



Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

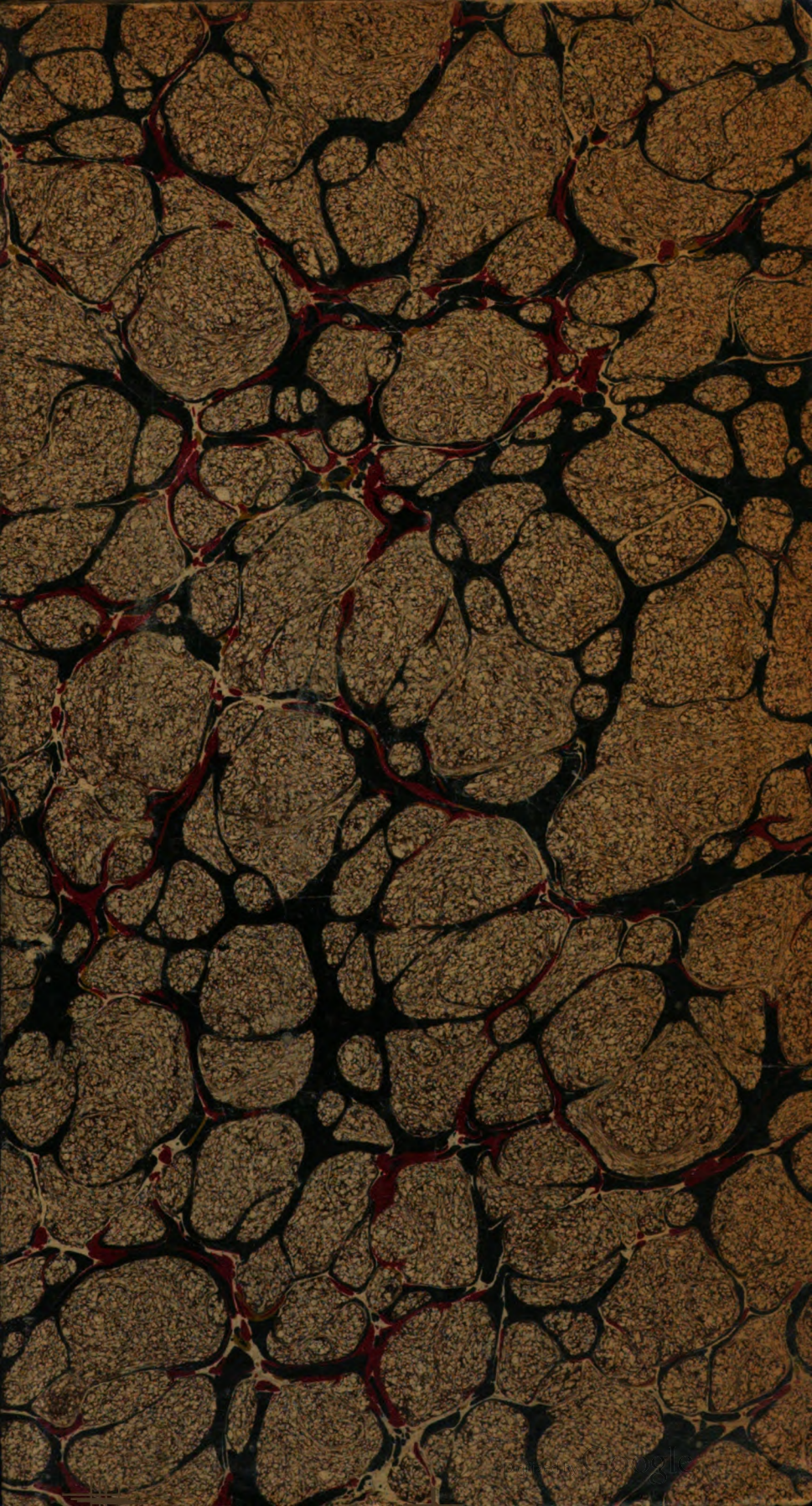
Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

- + *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
- + *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
- + *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
- + *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter <http://books.google.com> durchsuchen.



V
3
M33

ANNEX
LIBRARY
B
019475

v.16 pt 1

Cornell University Library
BOUGHT WITH THE INCOME
FROM THE
SAGE ENDOWMENT FUND
THE GIFT OF
Henry W. Sage
1891
A. 195571 28/8/1905.

3081

2 15
1105

LIBRARY ANNEX

The date shows when this volume was taken.

All books not in use for instruction or research are limited to all borrowers.

Volumes of periodicals and of pamphlets comprise so many subjects, that they are held in the library as much as possible. For special purposes they are given out for a limited time.

Graduates and seniors are allowed five volumes for two weeks. Other students may have two vols. from the circulating library for two weeks.

Books not needed during recess periods should be returned to the library, or arrangements made for their return during borrower's absence, if wanted.

Books needed by more than one person are held on the reserve list.

Books of special value and gift books, when the giver wishes it, are not allowed to circulate.

CORNELL UNIVERSITY LIBRARY



3 1924 066 343 421

Marine - Rundschau

Sechzehnter Jahrgang, I. Teil

Januar bis Juni 1905 (Hefte 1 bis 6)



Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen

Berlin 1905

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

. königliche Hofbuchhandlung

Rochstraße 68-71

A. 1955-11

Inhaltsverzeichnis des Jahrganges 1905

I. Teil (Hefte 1 bis 6)

der

„Marine-Rundschau“.

Größere Aufsätze.

	Seite
Schiffbau und Schifffahrt im Zeitalter der Kartelle und Trusts. Von Marine-Oberbaurat Tjard Schwarz	1— 28
Die Anfänge der englischen Seemachtstellung im Mittelmeer	29— 43
Die Kommandotürme an Bord unserer Linienschiffe. (Mit 6 Abbildungen.) Von Kapitänleutnant v. Krosigk	44— 60
Hygienische und wirtschaftliche Probleme in Kamerun. (Mit 2 Kartenskizzen.) Von Dr. Hans Ziemann, Marine-Oberstabsarzt und Regierungsarzt in Kamerun	61— 72
Die VI. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft. (Mit 4 Abbildungen.) Von Marine-Baumeister Grauert	73— 90
Die Denkschrift des Ersten Lords der englischen Admiralität. („Distribution and Mobilization of the Fleet.“) Vom 6. Dezember 1904	91— 99
Die Grundlagen für die Wahl der Blockadeform. (Mit 5 Abbildungen.)	143—162
Über Schießübungen der Vereinigten Staaten-Flotte	163—169
Der wirtschaftliche Wert Koreas mit besonderer Berücksichtigung seiner Bedeutung für Japan. Von Kapitänleutnant Hoy: Eb	170—189
Die Ein- und Ausgangshäfen des deutschen Seehandels. Von Ernst von Halle	190—208
Die deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1903/04	209—216
Friedrich Raquel. Ein Gedankwort	217— 220
Weinungsaustausch über: „Die Kommandotürme an Bord unserer Linienschiffe“. (Mit 1 Abbildung.)	221—225
Die Entwicklung des Kriegrechts im allgemeinen und des Seekriegsrechts im besonderen. Von Karl v. Stengel, Professor der Rechte	275—294, 416—440
Die Entwicklung Südafrikas und die Kap—Kairo-Bahn. (Mit 1 Karte.)	295— 313
Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1903/04	314—324, 441—453
Kohlendampfer und Kohlenstationen	325—329
Bericht des Abgeordneten Vos zum Haushaltsvoranschläge der französischen Marine für das Jahr 1905	330— 338
Das Flottengesetz vom Jahre 1900 als Grundlage der weiteren Entwicklung der französischen Flotte	339—342

Der russisch-japanische Krieg. Fortsetzung zum Beiheft XV. Der Fall von Port Arthur. (Mit 1 Skizze.)	343--349
Die Entwicklung des Kiantshou-Gebietes im Jahre 1903/04. (Mit 2 Karten.)	350--356
Der Hanfische Geschichtsverein und die Geschichte der deutschen Seeschifffahrt. Von Prof. Dr. Dietrich Schäfer	357--360
Meinungsaustausch. Einiges zu dem Aufsatz: „Idealismus und Mannschaftserziehung“.	361--364
Einiges über Schiffsartillerie, Torpedos und Seeminen in der französischen Marine	407--415
Die Insel Formosa mit den Pescadores, ihre Geschichte, ihre strategische Bedeutung und ihre Entwicklung unter japanischer Herrschaft. Von Generalmajor a. D. E. von Zepelin.	454--466
Der Haushaltsvoranschlag der französischen Marine für das Jahr 1905 in der Kammer der Deputierten.	467--478
Der englische Marineetat 1905/06	479--493
Die zweite Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität über die Flottenverteilung vom 15. März 1905	494--497
Die drei Hauptbewerber auf dem Weltmarkt. Von Ernst von Halle.	537--552, 726--744
Rußland in Zentralasien und die englische Politik zur Gewinnung der Grenzgebiete Indiens. (Mit 1 Kartenskizze.)	553--573
Die Insel Sachalin. Von Generalmajor a. D. von Zepelin.	574--590
Der Stand der Seeverteidigung Indochinas	591--598
Der Haushaltsvoranschlag der französischen Marine für das Jahr 1905 im Senat.	599--611
Der russisch-japanische Krieg. (Fortsetzung zum Märzheft.) (Mit 1 Skizze.)	612--621
Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1905/06 im Kongress.	622--626
Die Frühjahrsversammlung der Institution of Naval Architects.	627--632
Was lehrt das Buch des Generals v. Clausenitz „Vom Kriege“ dem Seeoffizier?	683--702
Der Stand der Unterseebootsfrage in der französischen Marine	703--705
Die Frage des Mannschaftserlasses der französischen Marine	706--709
Eine Frage des Seestrafenrechts. Von Dr. iur. Kurt Perels, Privatdozent an der Universität zu Kiel	710--713
Der Übergang zum Rechtweisen. (Mit 3 Figuren.)	714--718
Amerikanischer Schiffbau	719--725
Hongkong. Eine kolonial-hygienische Studie von Dr. Stephan, Marine-Stabsarzt im Reichs-Marine-Amt. (Mit 1 Textskizze.)	745--763

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland	100, 226, 365, 498, 633, 764
England	108, 233, 371, 506, 638, 766
Frankreich	113, 241, 376, 512, 648, 774
Rußland	126, 245, 381, 516, 651, 779
Vereinigte Staaten von Nordamerika	118, 246, 382, 518, 654, 781
Italien	129, 253, 388, 523, 659, 786
Japan	130, 254, 389, 525, 660, 788
Griechenland	132
Österreich-Ungarn	132
Schweden	255, 391, 525, 660, 789
Dänemark	255, 390, 788
Türkei	256, 661
Bulgarien	256, 392
Norwegen	391, 527, 789
Montenegro	661

Verschiedenes.

Stapelläufe der Kriegsmarinen im Jahre 1904 (ausschließlich Torpedofahrzeuge) 257
 Die Flottenausgaben der Hauptseemächte im Verhältnis zum Seehandelsverkehr für das Jahr 1903 261
 Lord Brassey's 'Naval Annual 1904' 790
 Die Marinebudgets der Hauptseemächte für 1905. 797
 Zur Feststellung des Einflusses von Tiefgangsänderungen auf die Schiffsgeschwindigkeit. Von Marine-Baurat Goede 802

Literatur.

v. Holleben: Deutsches Flottenbuch 133
 Lord Roberts of Candahar: Einundvierzig Jahre in Indien. Vom Subalternoffizier bis zum Oberbefehlshaber. Autorisierte Übersetzung von Dr. Ritter v. Borosini 133
 Viscount Wolseley: Die Geschichte eines Soldatenlebens. Autorisierte Übersetzung 133
 Schürmann, Eugen, Dr. ing.: Über Schwerkraft-Drehfrane im Werft- und Hafenseverkehr 134
 Brockhaus' Konversationslexikon, Jubiläumsausgabe 134
 Unser Vaterland Japan. Ein Quellenbuch, geschrieben von Japanern 134
 Malincourt: Les flottes de combat en 1904 135
 Eine deutsche Frau im Innern Deutsch-Ostafrikas 135
 Immerwährender Jahreskalender, — Immerwährender Wandkalender 135
 Schön, Josef: Der Kriegsschauplatz in Ostasien. Geographische Beschreibung und Würdigung Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 262
 v. Drygalski, Erich: Zum Kontinent des eisigen Südens 262
 Lepz, Wolter f.: Die Wasserrohrkessel der Kriegs- und Handelsmarine, ihre Bauart, Wirkungsweise, Behandlung und Bedienung. Fortgesetzt und beendet von Max Dietrich 263
 Krez, Franz: Hebung der infolge von Schwellenbildungen periodisch wiederkehrenden Schiffsfahrtsstörungen in den geschiebeführenden Flüssen 264
 Attwood, Edward L.: War-Ships 264
 Dietrich, Max: Die Dampfturbine von Bötly 264
 Dietrich, Max: Die Dampfturbine von Parsons, mit besonderer Berücksichtigung ihrer Verwendung als Schiffsmaschine 264
 Flügger: Die Dampfturbine als Antrieb der Schiffspropeller 265
 Reudel, G.: Die Dampfturbine 265
 Meyers Historisch-Geographischer Kalender 265
 Pöhle, Dr., Ludwig: Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert 265
 Gatten, Thomas: Skizzierende Aquarellmalerei nach der Natur. Deutsch von Otto Marburg
 Campano, Dr., M.: Versuch einer Militär-Psychologie. Übersetzt aus dem Französischen von Jon Strisca 266
 Edler v. Dethalom, Albert Ungard: Der Suezkanal. Seine Geschichte, seine Bau- und Verkehrsverhältnisse und seine militärische Bedeutung. 266
 Fuchs, Carl Johannes: Zur Wohnungsfrage 267
 Haffe, Ernst: Das Deutsche Reich als Nationalstaat 393
 Deutsch-Nautischer Almanach. Illustriertes Jahrbuch über Seeschifffahrt, Marine und Schiffbau für das Jahr 1905 393
 Tanera, Karl: Zur Kriegszeit auf der sibirischen Bahn und durch Rußland 393
 Karte der Umgebung von Wuxben 1:400000 394
 de la Jonquière, C.: L'Expédition de l'Égypte 1798—1801. Tome IV 394
 Kunz: Kriegsgeschichtliche Beispiele aus dem deutsch-französischen Kriege von 1870/71. 18. Heft
 v. Wedel: Der Kompagniechef 395
 Beder: Der Bataillonskommandeur im inneren und äußeren Dienst 395
 Friederich: Der Herbstfeldzug 1813. Zweiter Band: Von der Schlacht bei Kulm bis zu den Kämpfen bei Leipzig 395
 Frobenius: Kriegsgeschichtliche Beispiele des Festungskrieges aus dem deutsch-französischen Kriege von 1870/71. 9. Heft: Kampf mit der Festungsartillerie Paris 395
 Boulanger, S., und Ferrié, G.: La Télégraphie sans fil et les ondes électriques 395
 Bahon, Max: Cours d'électricité pratique 396
 Scheiner, Prof. Dr.: Der Bau des Weltalls. — Mie, Dr.: Moleküle, Atome, Welttäter 396
 Bödikers Familien-Telegraphenschlüssel für Deutsche im Auslande 396
 Einteilung und Standorte des Deutschen Heeres, Übersicht und Standorte der kaiserlichen Marine sowie der kaiserlichen Schutztruppen und der Ostasiatischen Besatzungsbrigade. 118. Auflage 396

	Seite
Otto Hübners Geographisch-Statistische Tabellen aller Länder der Erde. Herausgegeben von Prof. Dr. v. Furaschel. 53. Ausgabe, für 1904	396
Hartlebens Volksallas	397
Curtius, Friedrich: Erinnerungen aus der Jugend des verewigten Reichskanzlers Fürsten Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingfürst	397
Helfferich, Dr.: Zur Reform der kolonialen Verwaltungsorganisation	397
Edert, Dr., Max: Grundriß der Handelsgeographie	397
Breufings Steuermannskunst. Im Verein mit Dr. D. Fulst und Dr. S. Meldau neu bearbeitet und herausgegeben von Dr. E. Schilling. 7. Auflage	398
Rnippling, E.: Statistik der Schiffschronometer der deutschen Kriegs- und Handelsmarine von 1877 bis 1903	398
Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für die Ostsee. 3. Abteilung: Von der Linie Schleimünde—Falkeberg bis zur Linie Nimmersatt—Torhamns Udde. 4. Auflage	398
Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für die Nordsee. 1. Teil, 4. Heft: Die Hoofden. 4. Auflage	398
Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für den Englischen Kanal. 2. Teil: Die Nordküste Frankreichs. 3. Auflage	398
Hahn, R.: Das Wetter, die Winde und die Strömungen der Meere	399
Wittschewsky: Rußlands Handels- und Industriepolitik von Peter dem Großen bis auf die Gegenwart	528
Hadamann, S.: An den Grenzen von China und Tibet. Wanderungen vom Omi bis Shamo	529
Sieverssche Allgemeine Länderkunde, Band: Asien	529
Almanach der R. und K. Kriegsmarine	530
Marine-Taschenbuch. 3. Jahrgang	530
Peters, Max: Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reiches	662
Im Rheinbund-Regiment während der Feldzüge in Tirol, Spanien und Rußland 1809—1813. Nach den Aufzeichnungen des damaligen Leutnants Wilhelm Freiherr v. Schauröth zusammengestellt von Alexander Freiherrn v. Schauröth	662
Hintrager, Dr.: Wie lebt und arbeitet man in den Vereinigten Staaten? Nordamerikanische Reifestizzen	663
v. Volkenstern, Otto: Am Hofe König Jérômes	663
v. Bippen, Dr., Wilhelm: Geschichte der Stadt Bremen	663
v. Reinhardt, August: Die Humanität im Kriege	664
Schroeter: Port Arthur	664
Jane, Fred T.: The Imperial Russian navy, its past, present and future	665
Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts. 6. Band	666
Sayous, André G.: Le Marin anglais	667
Blöck: Auszug aus der alten, mittleren und neueren Geschichte	667
v. Moeller, Dr., Ernst: Rechtsgeschichte der Insel Helgoland	667
Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft. 6. Band	668
Meurer, Julius: Der russisch-japanische Krieg in seinen Rückwirkungen auf den Weltfrieden	668
La Marine russe dans la Guerre russo-japonaise	668
Meyer, F.: Gruppeneinteilung für die Gewichts- und Kostenberechnung von Schiffen	669
Wilda, Hermann: Die Schiffsmaschinen, ihre Berechnung und Konstruktion mit Einschluß der Dampfturbinen	669
Wilda, Hermann: Die Dampfturbine als Schiffsmaschine	669
Flamm, Prof., Oswald: Sicherheitseinrichtungen der Seeschiffe	670
Immanuel: Russisch-japanischer Krieg	670
Schulze, Dr., Franz: Nautik. Kurzer Abriss des täglich an Bord von Handelsschiffen angewandten Teils der Schiffahrtskunde	670
Hahn, S., und Nienaber, S.: Die Anstellungsgrundsätze. Erster Teil: Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militärämtern	670
Büttmann, Prof. Dr., und Meier: Der Offizier als englischer Dolmetscher	671
Hassel, Dr.: J. M. von Rabowiz. Erster Band: 1797 bis 1848	671
v. Mach: Die Wehrmacht der Türkei und Bulgariens	671
Jäckel: Über die Ausbildung des einzelnen Infanteristen als Schütze im Gefecht	671
Werner: Bestimmungen über den Dienst Eintritt der Einjährig-Freiwilligen im deutschen Heer und in der Marine — Praktische Winke für Einjährig-Freiwillige	671
Hammermeister: Praktische Anleitung zur Vorbereitung für den Kommunalverwaltungsdienst	671
Montanaro, A. F.: Winke für Expeditionen im afrikanischen Busch. Aus dem Englischen übersetzt von Clauning	672
v. François: Der Hottentotten-Aufstand	672
Schott: Kapitalanlage. Anleitung zu zweckmäßiger und vorteilhafter Vermögensverwaltung für alle Stände. Zweite Auflage	672

	Seite
Hartlebens Statistisches Taschenbuch — Hartlebens Statistische Tabellen	672
Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik	672
Wiſſer, P., und Gauß, H. C.: A Military and Naval Dictionary	672
v. Disfurth: Gymnaſtik und ihre militäriſche Verwendung	673
Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde	673
Frhr. v. Meerscheidt-Hülſſem: Die Handhabung der Diſziplinar-Strafgewalt	673
v. Porſeky: Kriegsgeschichtliche Überſicht der wichtigſten Feldzüge in Europa ſeit 1792	673
Die Feſtung in den Kriegen Napoleons und der Neuzeit	673
Die Stadt Danzig, ihre geſchichtliche Entwicklung und ihre öffentlichen Einrichtungen	674
Catalogo da Bibliotheca de Marinha	674
Friedrich Alfred Krupp und ſein Werk. Erweiterter Sonderabdruck aus „Weſtermanns Juſtr. Deutſche Monatshefte“	674
Hann, Dr., Julius: Lehrbuch der Meteorologie	674
Aus meinem Leben. Aufzeichnungen des Prinzen Kraft zu Hohenlohe-Ingelfingen, weiland General der Artillerie und Generaladjutant Seiner Majestät des Kaiſers und Königs Wilhelm I. — Zweiter Band: Flügeladjutant unter König Friedrich Wilhelm IV. und König Wilhelm I. 1856—1863	806
40 000 Kilometer mit dem öſterreichiſchen Lloyd nach Oſtſien und zurück, unter beſonderer Rückſichtnahme auf Japan, und praktiſche Winke für Reiſende nach Indien, China und Japan. Von A. L.	806
Türk, Titus: 75 Tage an Bord des Kreuzers „Reſtaurador“	806
Koller, Dr., Theodor: Neueſte Erfindungen und Erfahrungen auf den Gebieten der praktiſchen Technik, Elektrotechnik, der Gewerbe, Induſtrie, Chemie, Land- und Hauswirthſchaft	807
Frhr. v. Erffa, Burkhard, Dr. jur.: Reiſe- und Kriegsbilder	807
Schubart, P., Dr. jur.: Die Verfaſſung und Verwaltung des Deutſchen Reiches und des preußiſchen Staates	807
v. Reuſner, M.: Die ruſſiſchen Kämpfe um Recht und Freiheit	807
Urkundliche Beiträge und Forſchungen zur Geſchichte des preußiſchen Heeres. Herausgegeben vom Großen Generalſtabe, Kriegsgeschichtliche Abteilung II. — Siebentes Heft: Die alte Armee von 1655 bis 1740. Von Jangy, Hauptmann im Großen Generalſtabe	807
Lehmann: Die Mobilmachung von 1870/71	808
Löffler: Der ruſſiſch-japaniſche Krieg in ſeinen taktiſchen und ſtrategiſchen Lehren. Erſter Teil: Vom Beginn des Krieges bis zum Ende des Jahres 1904	808
Wille: Waffenlehre. Drei Bände	808
Napoleon I. Eine Biographie von Fournier. — Zweiter Band: Napoleons Kampf um die Welt Herrſchaft	808
von Halle, Ernst, Dr.: Amerika, ſeine Bedeutung für die Weltwirthſchaft und ſeine wirthſchaftlichen Beziehungen zu Deutſchland, inſbeſondere zu Hamburg	808
v. Löbells Jahresberichte über die Veränderungen und Fortſchritte im Militärweſen. Jahrgang 1904. Herausgegeben von v. Belet-Marbonne	809
Vierteiljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde	809
Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Herausgegeben vom Großen Generalſtabe	809
Vom Kriege. Hinterlaſſenes Werk des Generals v. Clauſewitz	809
Aufgaben der Aufnahmeprüfung für die Kriegſakademie 1905 mit Löſungen	810
Français et Ruſſe, Taſchenwörterbuch (Kollektion Feller)	810
English Lessons (Teubners „Kleine Sprachbücher“)	810
Bietſch, Ludwig: Von Berlin bis Paris. Kriegsbilder (1870/1871). Volksausgabe	810

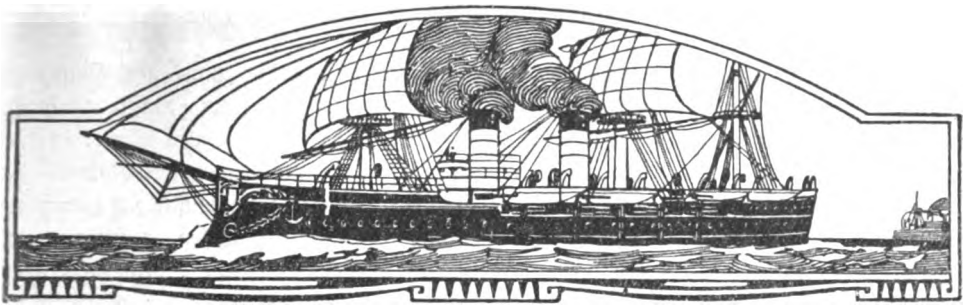
Neu erſchienene und unter „Literatur“ nicht beſprochene Bücher . . . 136, 268, 399, 531, 676, 811

Berichtigung 530, 810

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

138, 270, 401, 532, 677, 812





Schiffbau und Schifffahrt im Zeitalter der Kartelle und Trusts.

Von Marine-Oberbaurat Ejarb Schwarz.

Die in der letzten Hälfte des verflossenen Jahrhunderts in planmäßiger Arbeit, aber mit fast elementarer Gewalt zum Durchbruch gekommene Entwicklung der Technik, welche der heutigen Kultur das eigenartige und vielseitige Gepräge aufgedrückt hat, findet ihre praktische und wirtschaftliche Grundlage in der Einführung der Arbeits- und Werkzeugmaschine sowie in der Schaffung künstlicher, der Natur abgerungener Kräfte zum Betrieb derselben. Der Übergang von der reinen Handarbeit und der fast zur Lebensaufgabe gewordenen Handfertigkeit zur vielseitigen Maschinenarbeit und der teilweise automatisch wirkenden Werkzeugmaschine führte zur Umgestaltung des ehemaligen Handwerks zum Fabrikgewerbe. Das Menschenmaterial, welches ehemals als individuelles Glied der Zunft das Handwerk ausmachte und welches zur Zeit in dem Großbetriebe der Industrien und Gewerbe unter Hintansetzung der Individualität in wohlorganisierten und gedrillten Arbeiterbataillonen zu bedeutender Wirksamkeit gelangt und die geordnete physische Kraft des Fabrikbetriebes bildet, ist zwar in seiner handwerksmäßigen Ausbildung sich gleich geblieben, aber in der Schulung und in dem Geist, welcher sich einer einheitlichen Organisation einzufügen weiß, sowie in der Disziplin, welche die großen Massen zusammenhält, wesentlich verfeinert und sorgfältiger durchgebildet. Der früheren Handfertigkeit steht daher die jetzige praktische Anpassungsfähigkeit gegenüber, wobei naturgemäß die geistige Ausbildung gegenüber der früher rein körperlichen Leistungsfähigkeit mehr und mehr in den Vordergrund getreten ist. Zur Zeit der Blüte des Handwerks bildete das straffe Innungs- und Zunftwesen die gemeinsame Grundlage der Organisation von Arbeitnehmern und Arbeitgebern. Die Zunft vertrat in ihrem inneren Ausbau sowie in dem gewerblichen Wettstreit, welcher sich meist lokalen Rücksichten unterordnete, nach außen hin die Interessen des Handwerks, wobei eine kurzfristige Gewerbepolitik sich vielfach mit einer engherzigen Handelspolitik paarte.

Für den mächtig aufstrebenden Fabrikbetrieb war die Zunft als Grundlage des handwerksmäßigen Gewerbes nicht entwicklungsfähig genug und mußte versagen, als der Großbetrieb unter Durchbrechung der Schranken einer lokalen Gewerbepolitik für den internationalen Wettkampf sich zu rüsten begann. Der Gesichtskreis der anfänglich noch in einer Personalunion verkörperten Fabrikleitung mußte sich erweitern, um die Produktion entsprechend der Mehrleistung der Arbeitsmaschinen zu steigern und zugleich für einen sicheren und gleichmäßigen Absatz der Erzeugnisse Sorge zu tragen. Andererseits mußte der Arbeiter sich der Fabrikationsmethode und der notwendigen Spezialisierung des Betriebes anpassen und unterordnen. Der Großbetrieb spitze sich dementsprechend auf ein gemeinsames Ziel, auf einen Einheitsgedanken zu, welcher in den Geschäfts- und Fabrikationsgrundsätzen des Leiters sich wieder spiegelte. Der früher durchweg demokratische Grundzug der Zünfte und Innungen mußte nach Einführung der Maschinenarbeit einer mehr und mehr monarchisch sich ausgestaltenden Gewerbepolitik weichen.

Diese von Nordamerika ausgegangene neuzeitliche Fabrikwirtschaft, welche auf weitgehende Spezialisierung der Arbeit und Anpassung der Betriebe an die örtlichen Verhältnisse hienzielte, brachte eine wesentliche Produktionssteigerung und eine günstigere Ausnutzung der natürlichen Hilfsquellen des Landes mit sich; sie führte in kurzer Zeit zu einem ausgedehnten Wohlstand und zu einer Potenzierung des Kapitals.*) Denn man sagte sich, je mehr wir produzieren, um so billiger können wir erzeugen und um so mächtiger gestaltet sich der Umsatz und Verbrauch. Die hieraus sich ergebende erhöhte Nachfrage gibt dann wieder weiteren Arbeitern Beschäftigung und Verdienst, steigert die Löhne und vermehrt die Aufnahmefähigkeit der Industrieprodukte im Lande. Dies führt dann zu weiteren Produktionssteigerungen und Fabrikerverweiterungen. Und so würde die Entwicklung der Industrie einer Kette ohne Ende gleichen, wenn nicht die Kapitalkraft einmal in Gestalt der Kaufkraft, das andere Mal durch das übermäßige Anschwellen der Großbetriebe allmählich erlahmen würde. Technik und Kapital müssen daher Hand in Hand gehen, ja die Technik wird in den Großbetrieben leicht zur Dienerin des Kapitals.

Nachdem daher in den Vereinigten Staaten durch die gewaltige Steigerung des Verkehrs und der Produktion unter Ausgestaltung des Massentransports und der Massenfabrication ein Standpunkt erreicht war, wo durch die billigen Transportkosten die Konkurrenz erleichtert und durch die wirtschaftlichen Fabrikationsmethoden die Produktionskosten auf ein minimales Maß heruntergearbeitet waren, andererseits jedoch die Gefahr im Anzuge war, daß beim Eintritt einer geschäftlichen Depression der Absatz zu stocken beginne und zugleich der Einfluß der Arbeitnehmerverbände zur Geltung kommen würde, trat die Macht des Kapitals in die Schranken und mußte durch kaufmännische Aktionen die Produktion und den Absatz einheitlich zu regeln und zu leiten. Es ist kein Zufall, daß die Union, die Wiege der Spezialisierung und Massenerzeugung, die mächtigen Einheitsunternehmungen der Trusts erstehen ließ und hiermit für die heutigen Zentralisationsbestrebungen auf dem Gebiete der Großindustrie und der Transportgesellschaften einen bahnbrechenden Impuls gab, welcher auch diesseits

*) Ernst v. Halle: Trusts or industrial Combinations and Coalitions. New York 1900.

des Ozeans nicht unbeachtet bleiben konnte und durfte. Die Union bot mit ihrer verhältnismäßig noch jungfräulichen Erde für die Trustbildungen auch insofern einen fruchtbaren Boden, als sie mit der sicheren Mauer eines hohen Schutzzolls umgeben war. Die Grundlagen des Trusts, jener großen Kombination aller ein und demselben Gewerbe angehörigen Unternehmungen, welche ihren Ausdruck finden in der Vertretbarkeit der Ware, der Zusammenfassung des Gewerbebezweiges in verhältnismäßig wenig Betriebe und in der Möglichkeit eines Monopols in einem abgegrenzten Bezirk, waren demnach jenseit des Ozeans in weitestem Maße vorhanden und bedurften nur geringfügiger Modifikationen, um den Konzentrationsprozeß planmäßig durchführen zu können. Für die Rohstoffe und Rohprodukte, welchen die Vertretbarkeit der Ware schon von Natur aus eigen ist, und bei welchen die Technik für die Gewinnung und Beförderung vorzugsweise eine Dienerrolle spielt, war die Vertrustung naheliegend, desgleichen auch für die mannigfachen Transportgesellschaften wie Eisenbahnen, Post, Telegraphen. Aber auch die Industrien der Halbfabrikate und Fertigwaren wußte man um so schneller zu großen Kombinationen zusammenzuschweißen, je kürzer einerseits bei ihrer Fabrikation der Weg vom Rohstoff bis zur verkaufsfähigen Ware war und je leichter und praktischer andererseits sich der Übergang zur Massenfabrikation ermöglichen ließ. Selbst Maschinenfabriken und Elektrizitätsgesellschaften, bei denen der individuelle Wert des Einzelprodukts für die Wertbemessung entscheidend ist, für welche eine allgemeine Vertretbarkeit des Fabrikats daher nicht ohne weiteres vorliegt, konnten dem allgemeinen Vordringen der Trusts umsoweniger widerstehen, als sie auf diese Weise den festgeschlossenen Reihen der Rohstoffproduzenten in geschlossener Phalanx gegenüberreten konnten. Und so hat in Amerika der Trust vor keinem Gewerbe Halt gemacht, nachdem die leistungsfähigen Stahl- und Hüttenwerke in der United States Steel Corporation verschmolzen sind, der transatlantische Fracht- und Passagierverkehr von dem Morgan-Trust kontrolliert wird und selbst die Schiffbauindustrie an den großen Seen zu der American Shipbuilding Company und an den Küsten zu der United States Shipbuilding Company vereinigt wurde.

Gegenüber dem amerikanischen Trust, welcher nicht nur die technische Leitung und Verwaltung der einzelnen zugehörigen Werke in einer Hand vereinigt, sondern auch in der gemeinschaftlichen Verwertung der Erzeugnisse durch Steigerung der Preise sowie Verminderung der Erzeugungskosten einen möglichst großen wirtschaftlichen Nutzen erzielen will, haben auf dem europäischen Kontinent und vor allem in Deutschland die Zentralisationsbestrebungen zu den Kartellen und Syndikaten geführt, d. h. Interessengemeinschaften, welche unter Aufrechterhaltung der Selbständigkeit der einzelnen Unternehmungen durch Einwirkung auf Erzeugung, Absatz und Preise oder durch Zentralisation des Verkaufs mit Festsetzung einer bestimmten Beteiligungsziffer einen nach der Lage des Marktes möglichst günstigen Preis für ihre Erzeugnisse erhalten wollen. Neben dem Kohlsyndikat und dem Stahlsyndikat, dem sogenannten Stahlwerkverband, sowie zahlreichen weiteren Verbänden der Hütten- und Walzwerke hat der Konzentrationsprozeß die Brückenbauanstalten und Eisenkonstruktionswerkstätten erfaßt und ist sogar in die Maschinenindustrie für Lokomotiven und Dynamomaschinen eingedrungen; auch hat das Kartell bereits bei dem jüngsten Kinde derselben, bei der Dampfturbine, die fürsorgende Patenstelle übernommen. Auch hier ist der Schutzzoll dem Konzentrations-

prozeß, namentlich für die Roh- und Halbfabrikation der Industrie, förderlich gewesen: stellt doch der Schutz Zoll als solcher eine nationale Wirtschaftsgemeinschaft der Produzenten innerhalb der Landesgrenzen dar, welche sich enger und enger zu festigen beginnt, je mehr die heimischen Gewerbe und die Großbetriebe für den Weltmarkt sich betätigen und demnach für den internationalen Wettbewerb des nationalen Zusammenschlusses bedürfen. Und so sind in Deutschland für die wichtigsten, auf den Weltmarkt angewiesenen Großindustrien die Kartelle und Syndikate, vom nationalen Standpunkt aus betrachtet, in ihrem Wirken von weittragender Bedeutung geworden, wenngleich nicht zu verkennen ist, daß der Verkauf der Überproduktion zu niedrigen Auslandspreisen der heimischen Fertigfabrikation eine bedrohliche Konkurrenz schuf und die Organisation der Fertigfabrikanten beschleunigte. Aber hier besteht doch ein Unterschied mit den Vereinigten Staaten insofern, als die Kartelle rein wirtschaftlichen Zwecken dienen, während jenseit des Ozeans mit den Trustkombinationen die Schaffung von Trustwerten verbunden war, welche zum Teil zu wilden Spekulationen Veranlassung gaben; auch spielen die amerikanischen Trusts bereits in die politischen Verhältnisse hinüber und drohen, zu einem politischen Machtfaktor zu werden.

Großbritannien, dessen Freihandelsgrundsätze zur Zeit noch in voller Geltung sind, ist nicht ohne Grund von den neuzeitlichen Konzentrationsbestrebungen ziemlich frei geblieben; es ist heute noch vorzugsweise ein Land mit ausgedehntesten Handelsbeziehungen. Wenngleich England in der Entwicklung der Großindustrien allen Ländern bei weitem vorausgeeilt war und mit Recht lange Zeit als Werkstätte der Welt galt, weil seine Fabrikate den Weltmarkt beherrschten, so hat doch seine Industrie sich immer auf eine erfolgreiche Handelspolitik gestützt. Die amerikanische Idee der Standardtypen, welche eine größere Vertretbarkeit der Waren ermöglicht, hat in England nur vereinzelt Eingang finden können, da man als Zentrale des Welthandels gewohnt war, den Wünschen der über den ganzen Erdball zerstreuten Konsumenten gerecht zu werden. Die Größe des Absatzes bestand daher weniger in der Masse des Einheitsprodukts als in dem Schwergewicht der zahlreichen und ständigen Kunden. Es galt daher, weniger die Massenfabrikation wirtschaftlich auszubauen, als die Vielseitigkeit der Produkte durch reichliche Aufträge auszugleichen, Bestrebungen, welche einer weitgehenden Kartell- oder Trustbildung weniger günstig waren. Daneben ist von Bedeutung, daß bei dem engen, örtlichen Zusammenschluß vieler und mannigfacher Fabrikbetriebe, von den Roh- und Halbfabrikaten bis zu den Fertigwaren, sich schon frühzeitig finanzielle Beziehungen zwischen diesen Gewerben bildeten, welche mehr zu lokalen als nationalen Interessengemeinschaften führten. Die Konzentration kennzeichnet sich daher bei den industriellen Unternehmungen Großbritanniens vorzugsweise durch Totalunternehmungen, welche möglichst alle Produktionsstadien von den Rohmaterialien und Halbfabrikaten bis zu den Fertig- und Feinfabrikaten umfassen und deren Erzeugnisse wegen der einheitlichen Ausbildung in Konstruktion und Qualität sowie wegen der Vereinfachung des Kaufvertrages für den ausländischen Besteller begehrenswerter wurden. Die Handels- und Gewerbepolitik Englands ist gewissermaßen mit den Grundlagen des neuzeitlichen Warenhauses zu vergleichen, große Auswahl, großer Umsatz, bequemer Einkauf und schneller Versand wegen der günstigen Verschiffung. Auch hieraus ergibt sich für Großbritannien die geringe Veranlagung für Zentralisationsbestrebungen zu Kartellen und Trusts.

In den übrigen industrie- und schifffahrttreibenden Ländern des europäischen Kontinents ist eine bestimmte Neigung für oder gegen den Konzentrationsprozeß noch nicht klar zu erkennen, da sie für den Bedarf des Weltmarktes nur mit einzelnen Massengütern in Frage kommen, so Spanien sowie Schweden und Norwegen für Eisenerze, Rußland für Petroleum. Die Gewinnung dieser Rohstoffe ist freilich schon frühzeitig durch Kartelle oder Trusts einheitlich geregelt.

Diese Bestrebungen nach Konzentration, welche in Amerika zu den Trusts, auf dem europäischen Kontinent zu den Kartellen und Syndikaten geführt haben, und zwar unter Führung des Großkapitals und der Banken, lassen bereits in vielen Kreisen ernste Befürchtungen aufkommen, und diesseits sowie jenseits des Ozeans werden gewichtige Stimmen laut, welche staatliche Maßregeln verlangen, um ein weiteres Umsichgreifen dieser wirtschaftlichen Organisationen einzudämmen. Jedoch sämtliche Verbote gegen diese Monopolbildungen haben sich als unwirksam erwiesen und werden auch von den vorurteilsfreien Richtern nicht empfohlen. Auch der letzte deutsche Juristentag in Innsbruck, welcher sich mit den Kartellen und Trusts eingehend befaßte, ist zu ähnlichen Schlussfolgerungen gekommen. Obwohl derselbe ein staatliches Eingreifen gegen etwaige übertriebene wirtschaftliche Preissteigerungen seitens der Kartelle und die Gewährung gleicher Koalitionsfreiheit sowie der Rechtsfähigkeit, welche die Organisationen der Unternehmer genießen, auch an die Arbeitnehmer für unerlässlich hält, so weist er doch auf manche Vorzüge der Kartelle hin, wenn von dem Berichterstatter hervorgehoben wird: „Von einem Verbot der Kartelle, von einer zivil- oder strafrechtlichen Unterdrückung derselben könne keine Rede sein. Das Kartell ist in einigen Zweigen der Wirtschaft ein Bedürfnis; in vielen Zweigen hat es dazu gedient, über heftige Situationen hinwegzuhelfen und die Opfer des Konkurrenzkampfes oder eines Rückganges des Geschäftes zu mildern. Sie werden gefährlich, wenn sie zu Monopolen führen, wengleich auch diese durch Aktiengesellschaften, Großaktionärstum, Bankkonzentration und Kooperation erworben werden können. Man hat allen Anlaß, jede Art Organisation und gesellschaftliche Planmäßigkeit im Wirtschaftsleben zu befördern, denn das ist eine wohlthuende Reaktion gegen die Verwüstungen des ökonomischen Hyperindividualismus und etwas Gefundes und sozial Gutes. Wir stehen am Anfange und nicht am Ende einer Wirtschaftsperiode. In dieser Perspektive wäre ein Verbot des Kartells, womit ein einzelner Staat seine Volkswirtschaft einer überaus mächtig vorwärtsdrängenden Wirtschaftsströmung verschließen sollte, unverzeihlich. Kein Schutz Zoll, keine Tarifpolitik und keine Verstaatlichung können das gutmachen. Von der ungeheueren Erschütterung zu schweigen, die bei der heutigen Ausdehnung der Kartellierung ein solches Zerhauen des Knotens zur Folge haben müßte.“*)

Nachdem in vorstehendem die Grundzüge klargelegt sind, nach welchen in den Hauptindustrieländern die Ausgestaltung der Fabrik- und Gewerbebetriebe sowie die Beteiligung des Großkapitals an denselben sich vollzogen hat, wird es an der Hand der historischen Entwicklung ein Leichtes sein, die Hauptstützen des Seegewerbes, Schiffbau und Schifffahrt, darauf hin näher zu untersuchen, ob sie über kurz oder lang sich den modernen Zentralisationsbestrebungen werden anpassen und anschließen müssen, um

*) Kartellfieber. Zentralblatt der Walzwerke, 25. September 1904.

entwicklungs- und lebensfähig zu bleiben. Sowohl in ihrer Daseinsberechtigung als auch in der kapitalistischen Ausgestaltung bestehen zwischen Schiffbau und Schifffahrt mannigfache Wechselbeziehungen, während die Divergenzen so gering sind, daß ihre Interessen fast parallel zueinander laufen und nur selten sich in ihren Bahnen kreuzen. Beide Gewerbe haben sich als Vermittler des Verkehrs auf dem Weltmeer frei entwickelt und sind in der schärfsten Zugluft der internationalen Konkurrenz wetterfest und gestählt geworden. Die am Heck des Handelsschiffes wehende Flagge verkörpert in sich nicht allein das dem Schiffe einverleibte nationale Können, d. h. die wirtschaftliche Kraft und die technische Leistungsfähigkeit; sie stempelt zugleich das Schiff als nationales Eigentum und als nationalen Boden, welchen zu befruchten und zu schützen die ernste und gefährvolle Aufgabe der Besatzung sein muß. In dem die Meere durchfurchenden Segel- und Dampfschiff offenbart sich daher mehr wie in irgend einem anderen Erzeugnis der Industrie und des Gewerbes eine nationale Eigenart, welche in seiner Konstruktion und in seinem Typ auszugestalten dem Volksbewußtsein ein Stolz sein muß, während andererseits in seinen Leistungen, d. h. in der wirtschaftlichen Ausnutzung seiner Konstruktionsbedingungen durch die Mannschaft das Schiff erst dazu berufen ist, die nationale Flagge würdig zu vertreten und den Volkswohlstand zu mehren. Erbauer und Reeder sind daher gemeinsam verantwortlich für die technische Entwicklung und das wirtschaftliche Gedeihen des Schiffes als nationaler Kulturträger und als Werkzeug des Seeverkehrs.

Diese enge Zusammengehörigkeit zwischen Schiffbau und Reederei lag besonders klar zutage in den ersten Entwicklungsperioden des Seeschiffbaus und des Seehandels zur Zeit der Segelschifffahrt, als die Schiffswerft noch ein zunftmäßiges Handwerk war und die Reederei zu den Kleinbetrieben zählte. Das für beide Gewerbe erforderliche Anlage- und Betriebskapital war in der Regel so bescheiden, daß es von einer Familie aufgebracht werden konnte. In den meisten Fällen war die Werft der Reederei oder die Reederei der Werft angegliedert, je nachdem der Kaufmann oder der Schiffbauer das finanziell einflußreichere Glied der Familie war. War das Segelschiff für bestimmte Handelsbeziehungen des Reeders auf der eigenen Werft oder sonst wo am Orte erbaut und ausgerüstet, so wurde die Führung desselben meist einem Familienmitgliede anvertraut, Söhne oder Verwandte waren zur seemännischen und kaufmännischen Ausbildung eingeschifft, während die übrigen Matrosen aus dem Ort geheuert wurden. Zwischen den Gliedern der Besatzung, welcher Schiff und Ladung anvertraut wurde, bestanden daher landsmännische, ja bisweilen freundschaftliche Beziehungen, ähnlich wie noch jetzt bei den Fischerflotten an den Küsten.*) Bildete schon der Stapellauf des Schiffes ein ausgesprochenes Familienfest, bei welchem Schiffbauer und Reeder mit den meist in patriarchalischem Verhältnis zu ihnen stehenden Schiffszimmerern sich gemeinsam an dem vollbrachten Werk erfreuten, so zeigte jede Ausreise des Schiffes, bei welcher Angehörige der Familie und des Ortes auf Jahre von den übrigen Abschied nahmen, um zur Mehrung des Ansehens des Reeders und zur Wohlfahrt des Heimatshafens den Handel in ferne Länder zu tragen und Erzeugnisse derselben heimzubringen, einen familiären Charakter. Man hörte oft Jahre nichts von

*) Charles Roux: Notre Marine marchande. Paris 1898.

der Besatzung des Schiffes, von ihren Erfolgen oder gar von den überstandenen Gefahren, bis der Segler heimkehrte, um dem Reeder die Erträge seiner Fahrten auszuliefern, den Handel des Orts zu beleben und durch Reparatur und Instandsetzungsarbeiten am Schiff den Werften Arbeit zu bringen. Da bei dem primitiven Nachrichtenwesen eine ständige Verbindung zwischen Reeder und Schiffsführer ausgeschlossen war, mußte der letztere neben der Navigierung des Schiffes auch alle kaufmännischen Geschäfte übernehmen; er schloß im Auslande meist selbständig unter Heranziehung von Schiffsmaklern die Frachten ab, setzte die Segelorder fest und leitete Dockungen und Reparaturen, falls solche nach Havarien notwendig wurden. Dabei wurde das fehlende Kapital, falls im Auslande kaufmännische Beziehungen fehlten, durch Bodmerie beschafft, d. h. durch Verpfändung von Schiff, Fracht und Ladung. Diese Selbständigkeit im Geschäftsbetriebe konnte dem Schiffsführer oder Kapitän um so unbedenklicher eingeräumt werden, als er immer Mitreeder am Schiffe sein mußte, selbst wenn er nicht zur Familie des Reeders gehörte. Auch war der damalige Frachtenmarkt wegen der unregelmäßigen Postverbindung und der fehlenden überseeischen Kabelverbindung geringen Schwankungen unterworfen. Die Rentabilität des Schifffahrtbetriebes wurde daher vornehmlich durch schnelle Reisen günstig beeinflusst, umsomehr, als hierdurch auch die Ausgaben an Feuer und Beköstigung der Mannschaft sich einschränken ließen. Die Tätigkeit des Kapitäns mußte sich daher vornehmlich darauf konzentrieren, durch praktische Stauung der Ladung sowohl mit bezug auf Lademenge als auch mit Rücksicht auf die Schwerpunktslage derselben, durch geschickte Segelführung und günstige Ausnutzung der Strömungen und Winde schnelle Reisen und einträglich Frachtüberschüsse zu erzielen. Als Mitreeder hatte er ferner ein großes Interesse daran, etwaige Mängel der Bauausführung und der Konstruktion des Schiffes und der Takelage zu beheben und dahin zu streben, daß bei weiteren Neubauten seiner Reederei seine Erfahrungen verwertet wurden. Bei dem Baupreise eines Segelschiffes von 250 bis 600 Tonnen von 50 000 Mark bis zu 130 000 Mark bei einer Besatzungsstärke von 12 bis 30 Mann wurden von einzelnen Reedereien fast alljährlich Schiffe auf Stapel gesetzt, so daß ein ständiger Fortschritt im Bau der Schiffe durch die innige Verbindung zwischen Reederei und Schiffswerft sich ermöglichen ließ. Das einstige Seegewerbe entwickelte sich daher bis zur Mitte des verflossenen Jahrhunderts ohne Überstürzung und ohne merkliches Geschäftsfieber; das in demselben investierte Kapital konnte von einer Familie oder im Heimathafen leicht aufgebracht werden; das Risiko bestand vornehmlich in Havarien und Schiffsverlusten. Schiffbau und Schifffahrt förderten Handel und Gewerbe im Heimathafen und dienten rein lokalen Interessen. Die finanzielle Betätigung an dem Seegewerbe blieb daher auf die Seestädte beschränkt.

Diese Harmonie des Seegewerbes findet man zur Zeit der Segelschifffahrt nicht allein in den alten Hansestädten und nach Verfall der Hansa in den preussischen, hannoverschen und dänischen Küstenplätzen vertreten, auch in England, Frankreich und Nordamerika entwickelten sich Schiffbau und Reederei vornehmlich in einträchtigem Zusammenwirken. Mit dem Anwachsen der Schiffsräume mußte zwar das Anlage- und Betriebskapital vergrößert werden und das Risiko der Seegefahr sich steigern, doch wußte man neben den Familiengliedern alsbald Bekannte und Freunde zu Mitreedern heranzuziehen, indem der Schiffswert in 64 Teile — Parten — gegliedert

wurde, von denen der Kapitän meist 16 Partien zu übernehmen hatte. Zu gleicher Zeit fand man alsbald für eintretende Seeverluste Rückendeckung durch Versicherung der Partien gegen Seegefahr bei besonderen zu diesem Zweck gegründeten Seeverversicherungsgesellschaften. Diese übernahmen nicht nur für das Schiff als solches, sondern auch für die vielfach erheblich wertvollere Ladung die etwa eintretenden Seeschäden gegen Erstattung einer den jeweiligen Verhältnissen angepassten Versicherungsprämie. Der Affekurateur mußte sich andererseits vor Übernahme der Versicherung von Schiff und Ladung über die Vertrauenswürdigkeit und Seetüchtigkeit des Schiffes durch Sachverständige Auskunft zu verschaffen. Aus der gutachtlichen Tätigkeit der Sachverständigen entwickelten sich dann die Schiffsklassifikationsgesellschaften, deren Aufgabe es wurde, den Gütegrad der Seeschiffe und deren Ausrüstungsgegenstände durch ihre Experten festzustellen und ständig zu kontrollieren und den Befund der Untersuchungen in einem Klassenzeichen zusammenzufassen. Auf Grund der erteilten Klasse erfolgte dann die Befrachtung der Schiffe durch den Reeder und die Versicherung durch den Affekurateur. Die kapitalistischen Interessen des Seegewerbes erhielten auf diese Weise eine wesentlich breitere und sichere Grundlage, da der Schiffbauer die Klassifikationsgesellschaften nicht umgehen und der Reeder derselben sowie der Seeverversicherungsgesellschaften nicht entraten konnte, um auch im Auslande für seine Schiffe Frachten zu erhalten. Es bildeten sich daher allmählich in den größeren Seestädten Zentren des Seegewerbes, bestehend aus Schiffswerften, Reedereien und Seeverversicherungsgesellschaften, während die Klassifikationsgesellschaften vorwiegend nationalen Charakter annahmen und einheitlich organisiert wurden.

Ein wirtschaftlicher und technischer Umschwung zugunsten der Ausgestaltung der Schiffswerften und Schifffahrtsgesellschaften zu Großbetrieben begann mit der Ausbreitung der Dampfschifffahrt, mit der Einführung des Eisenschiffbaus und mit der Eröffnung der überseeischen Kabel. Mit dem Beginn des Baus eiserner Dampfschiffe mußte die Schiffswerft ihren handwerksmäßigen Betrieb allmählich aufgeben und erhielt durch die Heranziehung von dampfgetriebenen Arbeitsmaschinen nicht allein zum Bau des eisernen Schiffsrumpfes, sondern auch zur Herstellung der Maschinenanlage und Kessel des Schiffes mit einem Schlage einen fabrikmäßigen Charakter, welcher um so schneller zu einem Großbetrieb sich auswuchs, je höher die Anforderungen an Schiffgröße und Schiffsgeschwindigkeit gesteigert wurden. Das Anlage- und Betriebskapital der Schiffswerft nahm daher bald eine Höhe an, welche die Beibehaltung des Reedereibetriebes meist unmöglich machte, zumal die Werft in der Form einer Aktiengesellschaft oder einer offenen Handelsgesellschaft als Großbetrieb organisiert wurde. Andererseits wuchs auch in dem Schifffahrtsgewerbe der Buchwert der eisernen Dampfschiffe um das Fünf- bis Zehnfache, während der Maschinenbetrieb erhöhte Abschreibungen und Betriebskosten bedang. Denn bei den raschen Fortschritten des Schiffsmaschinenbaus und der hiermit verbundenen Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebes mußte der Reeder zur Begegnung der internationalen Konkurrenz eine schnellere Verjüngung des Schiffsparks vornehmen. Diese Bestrebungen führten einerseits zu einer Spezialisierung des Schiffsbetriebes und zu einer weitgehenden Ausgestaltung der Schiffstypen, andererseits zu einer kaufmännischen Ausnutzung des Frachtmarttes mit Hilfe des überseeischen Kabels. Und so steuert auch der Reedereibetrieb

alsbald mit vollen Segeln dem Großbetrieb entgegen. Mit der Wertsteigerung der Dampfschiffe gegenüber den Segelschiffen und dem Anwachsen der Schiffsräume mußten auch die Kapitalien der Seeversicherungsgesellschaften gleichen Schritt halten, zumal ihre Verbindlichkeiten durch Vermehrung der Seeunfälle infolge Kollisionen und Maschinenhavarien nach Einführung der Dampfschifffahrt zunahmen. Und so nimmt mit der Ausgestaltung der Dampfschifffahrt und der Einführung des transatlantischen Schnelldampferbetriebes die Kapitalkraft für die einzelnen Glieder des Seegewerbes in einem Tempo zu, daß einzelne Länder oder Distrikte nicht imstande waren, mit der Entwicklung der Schifffahrts- und Werftbetriebe gleichen Schritt zu halten.

Für diese umfangreichen und folgenschweren Umwälzungen war Großbritannien von allen Nationen am besten gerüstet. Bei Einführung des Eisenschiffbaus und der Dampfschifffahrt besaß es in seiner hochentwickelten Eisenindustrie, in seinem weitverzweigten und vielseitigen Maschinenbau und in seiner durch den ausgedehnten Welthandel gefestigten Kapitalkraft alle Vorbedingungen, um die Erweiterungen der Werft- und Schifffahrtsbetriebe schnell und ohne Mühen durchzuführen zu können. Dabei kam den Engländern sehr zustatten, daß Hüttenwerke, Maschinenfabriken und Werften fast in allen Industriebezirken räumlich dicht aneinander lagen, so daß eine praktische Anpassung an die neuen Verhältnisse sich ohne Aufwendung neuer Kapitalien durchführen ließ. Auch konnten auf diese Weise die von alters her gepflegten lokalen Interessen sowie im besondern die Beziehungen zwischen Reederei und Schiffbau weiter gefördert und gefestigt werden; ja sie haben sogar dem englischen Seegewerbe ein Gepräge gegeben, welches noch heute seine Grundlagen bildet. Nur unter Voraussetzung dieser günstigen Industrieverhältnisse ist es erklärlich, daß die englischen Werften den Eisen- und später den Stahlschiffbau fast durchweg mit kleinen Betrieben und geringen Anlagkapitalien lebensfähig erhalten konnten. Die meisten Werften beschränkten sich allein auf die Herstellung des nackten Schiffsrumpfes, während der Bau von Schiffsmaschinen und Schiffskesseln, welcher kostspieligere und umfangreichere Betriebs-einrichtungen erforderte, ebenso wie die sonstigen mit Maschinenarbeit zu fertigenden Gegenstände des Ausbaus und der Ausstattung der benachbarten Maschinenindustrie überlassen wurde. Zugleich versuchte man durch Ausbildung bestimmter Schiffstypen im besondern für die Tramp steamers eine gewisse Schiffsfabrikation durch Bau einer größeren Zahl von Schiffen nach einem Modell einzuführen und durch einen flotten handwerksmäßigen Schnellbetrieb die Kontraktpreise dem Schiffsmarkte entsprechend anzupassen. Hierbei mußte man jedoch besonders darüber wachen, daß der Faden des Neubaus niemals abriß und die spezialistisch durchgebildeten Arbeiterkolonnen ständig ein gleichmäßiges Arbeitsfeld vorfanden.*) Waren Bauaufträge in genügender Zahl nicht zu erlangen, so mußten als Lückenbüßer auf eigene Rechnung Schiffe auf Stapel gesetzt und gewissermaßen auf Vorrat gebaut werden. fand sich nicht rechtzeitig ein Käufer, so wurden dieselben an Geschäftsfreunde verchartert oder an kleinere Reedereien übergeben. Auf diese Weise wurde in Großbritannien der Reedereibetrieb durch den Schiffbau zum großen Teil künstlich gefördert,

*) Die Entwicklung der modernen Werftbetriebe in technischer und wirtschaftlicher Beziehung. Nauticus 1908.

da der Schiffbauer vom technischen und kaufmännischen Standpunkt aus es für rationeller hielt, das überschüssige Kapital zum Bau von Schiffen auf Vorrat anzulegen, anstatt die Werftbetriebe durch Angliederung einer Maschinenfabrik zu erweitern. Dies kennzeichnet sich auch dadurch, daß der Reedereibetrieb vielfach dem Schiffbau folgt, und hieraus erklärt sich zum Teil der Rückgang der Großreederei Londons mit dem Verschwinden des Handelsschiffbaus an der Themse und die Verlegung des Schwergewichts der Schifffahrtbetriebe nach Liverpool, Glasgow und einzelnen Häfen der Ostküste. Der Impuls, welchen die Schiffswerften eines bestimmten Bezirks der heimischen Reederei durch Bau auf Vorrat gaben, führte zu einer Anschwellung des Schifffahrtsverkehrs und des Handels und flutete wieder in Gestalt von Neubauten und Reparaturen zu den Werften zurück. Es bildete sich auf diese Weise innerhalb des Landes, ja innerhalb eines bestimmten Schiffbauzentrums ein natürlicher Kreislauf, welcher wesentlich zur Förderung des Seegewerbes beitrug, zugleich aber auch mehr einer Dezentralisation des Gewerbes und des Kapitals als einer Konzentrationsbestrebung zugute kam. Eine Konzentration des Seegewerbes machte sich allein in der Schiffsklassifikation und der Seeverficherung geltend. Der im Jahre 1834 gegründete englische Lloyd — Lloyds Register of British and Foreign Shipping —, welcher neben den Reedern und Affekuradeuren auch Kaufleute in seiner Verwaltung enthielt, hatte seinen Sitz in London und erließ von hier aus die für die Schifffahrt der Welt so einflußreichen Klassifikationsbestimmungen und Reglements für Neubauten. Wenngleich der englische Lloyd ein internationales Register bildete, so wurde er doch für die Entwicklung des großbritannischen Seegewerbes insofern von der allergrößten Bedeutung, als er durch Anpassung seiner Klassifikationsmaßregeln sowie der Bauvorschriften an die englischen Verhältnisse der Schiffbauindustrie des Inselreiches einen kräftigen Rückhalt gab. Daneben wurde durch die mit der Klassifikation verbundenen Schiffsbesichtigungen und Schiffsreparaturen ein häufigeres Docken der Schiffe erforderlich, wodurch die Dockgelegenheiten in den englischen Seehäfen auch wegen der Heranziehung ausländischer Schiffe wesentlich gefördert und vermehrt wurden. Vor allem wurde jedoch das Seeverficherungsgeschäft derart gehoben, daß London noch heute als Weltzentrale der Affekuradeure gelten kann. Großbritannien bedurfte daher weder künstlicher Mittel zur Hebung von Schiffbau und Schifffahrt noch eines Zusammenschlusses der Werften sowie der Reedereien zu gewaltigen Einheitsunternehmungen. Denn gerade die Vielseitigkeit der Werften und ihrer Erzeugnisse sowie die Spezialisierung der zahlreichen Reedereibetriebe bildete die Grundlage für die Anziehung und den Wert des englischen Schiffsmarktes. Noch bis Ende der 80er Jahre des verflossenen Jahrhunderts ging man nach Großbritannien, um auf Stapel stehende Schiffe zu kaufen oder neue zu bestellen oder gar ältere Schiffe zu erwerben und fand hierin eine fast erschreckende Auswahl vom einfachen Trampdampfer bis zum transatlantischen Fracht- und Passagierdampfer, vom Seeschlepper und Hafenschiff bis zu den beliebten Excursion Steamers und den mit Geschmack und Wohnlichkeit eingerichteten Dampfjachten. Großbritannien mußte daher mit Hilfe seiner zahlreichen Schiffswerften und seiner infolge des ausgebreiteten Handels und Schiffsverkehrs blühenden Reedereien, mit dem Emporblühen des englischen Lloyd zur größten internationalen Klassifikationsgesellschaft und der Schaffung eines über den ganzen Erdball verzweigten Verbandes der englischen Affekuradeure sowie

durch den Ausbau seiner zahlreichen Häfen vor allen übrigen Nationen für die Entwicklung seines Seegewerbes einen Vorsprung gewinnen, welcher in absehbarer Zeit nicht wieder einzuholen ist.

Für Frankreich und Deutschland lagen die Verhältnisse bei Beginn der Dampfschifffahrt und des Eisenschiffbaus wesentlich ungünstiger. Die Gründung des Bureau Veritas hatte zwar Frankreich in der Schiffsklassifikation schon frühzeitig von England unabhängig gemacht, aber der Schiffbau und damit die Dampfschiffsreederei konnte sich nicht so schnell wie jenseits des Kanals entwickeln, da eine leistungsfähige Hilfsindustrie fehlte oder mit den Werften wegen der entfernten Lage zu lose Beziehungen hatte. Abgesehen von den größeren Schifffahrtsgesellschaften, der Messageries Maritimes und der Compagnie Générale Transatlantique, welche ihre Dampfer auf eigenen Werften in La Ciotat und St. Nazaire bauten, bezog man die Handelsdampfer vorzugsweise aus England und beschränkte sich im übrigen auf den Bau hölzerner Segelschiffe.

Das deutsche Seegewerbe befand sich bei Beginn des Eisenschiffbaus in ähnlicher Lage wie das französische und suchte daher anfangs mit letzterem in engere Fühlung zu treten. Es ist daher kein Zufall, daß die deutschen Reeder fast ausschließlich ihre Segelschiffe beim Bureau Veritas klassen ließen. Erst als die deutschen Werften beim Niedergang der Segelschifffahrt mit Einführung des Eisenschiffbaus zögerten und daher die deutschen Reeder ihre Dampfer auf englischen Werften erbauen ließen, kam der englische Lloyd mehr in Aufnahme. Das bedauerlichste aber war, daß durch den Bau in England die Beziehungen zwischen Reederei und Schiffbau sich zu lockern begannen. Das Seegewerbe blieb nicht mehr rein national; die Schiffe erstanden fast 30 Jahre lang vornehmlich auf englischen Werften und aus englischem Material, in die Klassifikation teilten sich das Bureau Veritas und der englische Lloyd, auch die Seeversicherung wurde zum Teil in London gedeckt. Nur die Reederei behielt eine nationale Färbung. Das im deutschen Seegewerbe investierte Kapital kam jedoch zum großen Teil dem Auslande zugute; ja einzelne Reedereien beteiligten sich sogar an englischen Werften und trugen so zur Förderung des englischen Schiffbaus des weiteren bei, während die zum Eisenschiffbau übergegangenen deutschen Werften gegen die erfahrenen und kapitalsträchtigen englischen Konkurrenten kaum aufkommen konnten. Erst mit dem geeinten Deutschland und dem Erstehen der deutschen Marine beginnt die Einheitlichkeit des deutschen Seegewerbes wieder festeren Fuß zu fassen, und Schiffbauer und Reeder versuchen, die fallengelassenen Fäden wieder aufzunehmen. Während aber in England die Reederei den Werften folgte, mußte die deutsche Schiffbauindustrie die deutschen Reeder auffuchen und umwerben und entstanden daher alsbald neue und vergrößerte Werften an der Elbe und an der Weser. Mit der nationalen Einheit war ferner auch die Grundlage gegeben für die Gründung einer nationalen Klassifikationsgesellschaft. An den Germanischen Lloyd gliederten sich dann die deutschen Seeversicherungsgesellschaften an, und so wurden allmählich alle Glieder des Seegewerbes in Deutschland heimisch. Zwar konnte nach dem Wachstum der Handelsflotte und der Vergrößerung der Schiffsräume und der hierdurch bedingten Steigerung der Schiffswerte auf eine Personalunion zwischen Schiffbau und Reederei nicht wieder zurückgegriffen werden, doch wurden die Beziehungen zueinander stetig enger, und das Geld blieb wieder im Lande.

In den Vereinigten Staaten lagen die Verhältnisse für die Entwicklung von Schiffbau und Schifffahrt noch ungünstiger als in Deutschland. Bei der Einführung des Eisenschiffbaus und der Seedampfschifffahrt war gerade durch den verheerenden Bürgerkrieg in dem Seegewerbe eine gewaltige Depression eingetreten. Obwohl die Union zur Zeit des Krimkrieges und der Entdeckung der kalifornischen Goldfelder mit den schnellsegelnden Klippern und ihrer bedeutenden Jahresproduktion an der Spitze des Weltschiffbaus stand, war der Rückgang des Schiffbaus und der Verfall der Reederei durch die empfindlichen Einbußen während des Bürgerkrieges derart, daß schon im Jahre 1870 der großbritannische Schiffbau seinen amerikanischen Nebenbuhler wesentlich überholen konnte. Das Vertrauen auf das Seegewerbe war im Volke gesunken; man wandte das Kapital in der Folgezeit für den inneren Ausbau des Landes in Landbesitz, Bau von Eisenbahnen und gewerblichen Anlagen an. Dazu kam, daß die Eisenindustrie Nordamerikas sich erst in den 80er Jahren des verflossenen Jahrhunderts zu einer leistungsfähigen Hilfsindustrie für den Schiffbau entwickeln konnte. Es ist infolgedessen erklärlich, daß bei den reichen Hilfsquellen des Landes an Nutzholz der Holzschiffbau vornehmlich betrieben wurde. Der Schiffbau mußte daher bei den wachsenden Schiffsräumen rückständig bleiben. Auch wurde er noch dadurch empfindlich geschädigt, daß eine nationale Klassifikationsgesellschaft fehlte.*) Diesen Umstand mußte der englische Lloyd zugunsten seines heimischen Schiffbaus insofern auszunutzen, als er die Holzschiffe und namentlich die aus den leichteren Riefenarten erbauten amerikanischen Segler geringer bewertete und dadurch für den Frachtenmarkt schädigte. Auf diese Weise verlor die Union im Seegewerbe immer mehr an Boden, und es bedurfte daher, als nach dem inneren Ausbau das Expansionsbestreben einsetzte, künstlicher Anregungen, um den verlorenen Boden zurückzuerobern.

Bis gegen Ende der 80er Jahre des verflossenen Jahrhunderts hatte sich das Seegewerbe durch enge Fühlung zwischen Schiffbau und Reederei sowie durch Anschluß der verwandten gewerblichen und kaufmännischen Interessen in Gestalt der Schiffsklassifikation, der Seeversicherung sowie der Hafenstädte entwickelt und hatte in Großbritannien seinen Hauptvertreter gefunden. Mit der weiteren Ausdehnung der Schifffahrtsgesellschaften, vor allem aber mit der Einführung der Linienschifffahrt, d. h. der Durchführung von regelmäßig festgesetzten Fahrten zwischen bestimmten Ländern oder Hafenplätzen trat das Bestreben auf, den Schifffahrtsbetrieb nicht allein vom Handel, sondern auch von den eigenen Geschwistern des Seegewerbes, vor allem von dem Schiffbau, loszulösen.***) Schiffbau und Reederei beginnen sich auf eigene Füße zu stellen und mehr oder weniger eigene Wege einzuschlagen. Die Reederei wächst unter Ausgestaltung eines internationalen Passagierverkehrs und Frachtenmarktes zu einem selbständigen Verkehrsgewerbe aus, welches nicht im Handel, sondern im Güteraustausch seine Wesensaufgabe erblickt; die Schiffbauindustrie geht zu einem Großbetriebe über, welcher es sich zur Aufgabe macht, den transatlantischen Fracht- und Passagierdampfer, ein hochbewertetes Einzelobjekt von größter Vielseitigkeit, in einheitlicher Betriebsorganisation entsprechend den neuesten Fortschritten der Technik

*) William W. Bates: American Marine, 1897.

**) Dr. Kurt Wiedenfeld. Die nordwesteuropäischen Welthäfen. Berlin 1903.

herzustellen. Daneben gewinnt der Hafenbau als Glied des Seegewerbes stetig an Bedeutung, um den Güteraustausch von Kontinent zu Kontinent unter Ausnutzung der günstigsten Transportverhältnisse mit Riesendampfern sicherzustellen. Denn mit dem Anwachsen des Tonnengehalts und der Vergrößerung des Tiefganges der Kauffahrteischiffe wurde das Anlaufen der Häfen, das Laden und Löschen der Güter in denselben sowie die Reparatur der Dzeanriesen erschwert. Die einzelnen Seehäfen mußten daher durch Korrektur der Flußläufe, Ausbaggerung der Fahrrinnen, Schaffung ausgedehnter Kaianlagen mit mechanischen Entladevorrichtungen und Speichern sowie durch ausreichende Dockgelegenheiten den erhöhten Anforderungen der Seeschifffahrt gerecht werden, um die Vorteile des überseeischen Verkehrs im Hinterlands- und Umschlaghandel voll ausnutzen zu können. Bei den bedeutenden Kosten der Hafenerweiterungen war es andererseits durchaus geboten, eine weise Beschränkung der Anlaufhäfen für den transozeanischen Güterverkehr walten zu lassen, und ergab sich hierdurch von selbst die Veranlassung, einer kraftvollen Organisation näherzutreten, damit die großen Reedereien „als Diener des Handels und der Produktion und als Organ der nationalen Wirtschaft“ zur vollen Wirksamkeit gelangen konnten. Mit der Ausgestaltung der Linienschifffahrt im großen Stil und mit dem Anschluß derselben an die Bahnnetz der Kontinente beginnt daher eine neue Wirtschaftsperiode des Seegewerbes, für welche die Kapitalkraft des einzelnen Welthafens nicht mehr ausreicht, und zu welcher das binnenländische Kapital mit herangezogen werden muß. Um zu erfolgreichen Betriebsergebnissen zu gelangen, mußte man planmäßig und geschlossen vorgehen und zu einer wirtschaftlichen Verständigung hindrängen, d. h. zu einer Organisation und Verbandsbildung in der Handelsschifffahrt, und zwar nicht nur innerhalb des Landes, sondern auch über die Grenzen desselben hinaus.*)

Es ist bezeichnend und aus den vorangegangenen Darlegungen einleuchtend, daß dieser Umschwung in der Seewirtschaft sich in Großbritannien nur langsam und zögernd durcharbeiten konnte, obwohl das Inselreich sowohl in der Entwicklung seiner Reedereien und Schiffswerften als auch in der natürlichen Anlage und in dem Ausbau seiner zahlreichen Häfen allen Nationen überlegen war. Hier kam der Charakter des englischen Kaufmannes, der ökonomische Hyperindividualismus, klar zum Ausdruck. Ist doch heute noch in dem englischen Seegewerbe das persönliche Moment vorherrschend.***) Die heutigen großen Schiffswerften und Schifffahrtsgesellschaften sind durchweg aus älteren Privatunternehmungen entstanden, und deren Leitung ist zum großen Teil in den Händen der früheren Besitzer verblieben. Dieses persönliche Moment wirkt nun nicht immer in der Richtung einer kräftigeren Initiative zur Förderung des Unternehmens, sondern hemmend durch eifersüchtiges Festhalten der vollen Selbständigkeit und durch engherziges Haften am Alten, teilweise auch durch nationale Selbstgenügsamkeit und Überhebung allen Ausländern gegenüber.***) Die Leiter der Schiffbau- und Schifffahrtsgesellschaften konnten sich im allgemeinen nur schwer dazu verstehen, die alten Bahnen, welche die Weltstellung Großbritanniens be-

*) Dr. Karl Thieß. Organisation und Verbandsbildung in der Handelsschifffahrt. Berlin 1903.

***) Wiedenfeld.

***) Thieß.

gründet hatten, zu verlassen und durch neuzeitliche Betriebsorganisationen den wechselnden Ansprüchen gerecht zu werden. Man war nicht geneigt, größere Kapitalien da aufzuwenden, wo man bisher mit geringen Mitteln glänzende Resultate erzielt hatte.*) Auf diese Weise erklärt sich der mangelnde Wagemut in der Weiterführung des transatlantischen Schnelldampferbaues, in dem Ausbau der Werkstanlagen und in der Einführung moderner Arbeitsmethoden für dieselben sowie auch die allgemeine Zurückhaltung, gleichartige Schifffahrts- und Schiffbauunternehmungen zu mächtigen Einheitsunternehmungen zusammenzuschweißen. Daneben verursacht die größere Zahl von günstigen Häfen namentlich für die Reederei eine gewisse Zersplitterung. Obgleich Großbritannien die ältesten Dampfschifffahrtsgesellschaften aufzuweisen hat, welche in regelmäßigen Fahrten den Handel des Inselreichs mit den fernen Kontinenten, mit Nordamerika und Indien, förderten, so ist doch die Linienschifffahrt bis auf den heutigen Tag nicht die herrschende geworden, sondern die Trampdampfer der kleineren Reedereien bilden das Gros der Seeschifffahrt. Man sah dieselbe als das Urbild eines freien Gewerbes an und traute ihr keine Verbandsbildung zu. Nur vereinzelt bestehen zwischen den größeren Gesellschaften Vereinbarungen oder Betriebsgemeinschaften und nur vereinzelt sind Verschmelzungen vorgenommen. Es fehlt ein festes System von Bündnissen in der englischen Handelschifffahrt, welches die Großen stärker und die Kleinen sicherer macht.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Schiffbauindustrie Großbritanniens, welche, wie bereits erörtert, sich auf kleinere Betriebe im allgemeinen beschränkt hat. Die Leistungsfähigkeit und die bedeutende Jahresproduktion beruht vornehmlich auf einer praktischen und vielseitigen Ausgestaltung der geschäftlichen Beziehungen der reinen Schiffswerft zu der Material und Maschinen liefernden Hilfsindustrie des Landes sowie auf den von Werft zu Werft wandernden Arbeiterkolonnen.***) Überall tritt ein Handinhandarbeiten der einzelnen Industriezweige in den Vordergrund, nirgends findet eine scharfe Abgrenzung der Interessensphären der Produktionszweige statt. Zwischen den Werften bilden die wandernden Arbeiterkolonnen mit den für die einzelnen Bezirke zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer vereinbarten festen Akkorden eine Verständigung auf wirtschaftlichem Gebiete und demnach eine gewisse Solidarität gegen übertriebene Ansprüche der Trades Unions, so daß auch zum Schutz gegen die Arbeiterorganisationen Arbeitgeberverbände sich nicht so fühlbar machen. Andererseits treten auch jetzt noch immer Interessengemeinschaften zwischen Schiffswerft und Reederei hervor, und zwar in einem festeren Verhältnisse, als sie sich aus dem Bauen der Schiffe auf Vorrat ergaben. Bekannt ist die enge Verbindung zwischen der Belfastter Werft von Harland & Wolff und der ehemaligen White Star Line, welche bei der Gründung des Morgan Trust zur Einbeziehung dieser Werft in denselben führte. Die Wilson Line hat ferner vor einigen Jahren die am Humber gelegene Kriegsschiffswerft und Maschinenfabrik der in Liquidation befindlichen Earle's Shipbuilding and Engineering Co. angekauft und läßt sie mit neuen Werkstatteinrichtungen und elektrischem Betrieb versehen, um am Plage eine leistungsfähige

*) Tjard Schwarz & Dr. Ernst von Halle. Die Schiffbauindustrie. Berlin 1902.

***) Nauticus 1903.

Werft für den Bau und die Reparatur von Schiffen zu haben. *) Schließlich sind die geschäftlichen Beziehungen zwischen der Peninsular and Oriental Steam Navigation Comp. London und der Werft von Caird in Greenock zu nennen, welche darin bestehen, daß Caird als alleiniger Lieferant von Schiffen für die P. & O. Comp. seit Jahrzehnten gelten kann.

Während hiernach bei den englischen Schiffswerften noch keinerlei Anzeichen für eine Organisation zum Zweck der Preis- und Produktionsregelung zu verzeichnen sind, sind dagegen die größeren Werften im Laufe der letzten Jahre zu gewaltigen Totalunternehmungen erweitert worden, welche sich mit einem Längsschnitt durch die Industrie vergleichen lassen. Abgesehen von der Palmersschen Werft, welche das älteste Totalunternehmen bildet und schon zur Zeit des Eisenschiffbaues vornehmlich den Bau von Fracht- und Passagierdampfern betrieb — auf zusammenhängendem Terrain sind hier Kohlenzechen, Hochofen, Puddelöfen, Walzenstraßen, Hellinge, Schiffbau- und Maschinenbauwerkstätten nebeneinander angeordnet, so daß in ununterbrochener Reihenfolge vom Eisenerz bis zum fertigen Dampfschiff alle wichtigen Arbeitsprozesse einheitlich geleitet werden — **) ist die Schaffung der großen Totalunternehmungen vornehmlich auf die Entwicklung des Kriegsschiffbaues zurückzuführen. Aber in diesen Fällen ergreifen nicht die Werften, sondern die weltbekannten Panzerplatten- und Kanonensfabriken die Initiative, indem sie in finanzielle Schwierigkeiten geratene Schiffswerften aufkaufen und ihren Betrieben angliedern, oder auch, wie ganz kürzlich Beardmore, außerdem eine neue, nach großen Gesichtspunkten projektierte Werft anlegen, um das moderne Schlachtschiff mit seinen Hauptbestandteilen und Wertobjekten an Stahlmaterial, Panzerplatten, Geschützen und Maschinenanlagen in einheitlichem und harmonischem Zusammenbau herzustellen und zugleich für ihre Panzerplatten- und Kanonenwerkstätten sich ein ausreichendes Absatzgebiet zu sichern. Denn obwohl die englischen Stahlwerke die Panzerplatten alle nach dem Kruppschen Verfahren herstellen und demnach eine gleichmäßige, d. h. vertretbare Ware liefern, so haben diese Werke, dem englischen Charakter treu bleibend, eine Kartellierung bisher verschmäht und selbst mit bedeutenden Kosten durch Aufkauf von Schiffswerften ihre volle Selbständigkeit gewahrt. So hat Armstrong, die bedeutendste Geschützfabrik Englands, zunächst die Werft von Mitchell & Co. aufgezogen und das Totalunternehmen durch Errichtung eines Stahl- und Panzerplattenwerks vervollständigt. Vickers & Maxim, eine Vereinigung eines Stahl- und Panzerplattenwerks mit einer Geschützfabrik, kaufte die Werft in Barrow auf und fügte eine elektrotechnische Fabrik an, so daß dieses Unternehmen nunmehr imstande ist, Kriegsschiffe bis auf den letzten Niet komplett herzustellen und abzuliefern. Aber auch die übrigen Panzerplattenwerke sind nunmehr alle mit Schiffswerften verschmolzen, John Brown, Sheffield kaufte die mit Kriegsschiffbau vertraute Werft von J. & G. Thompson, Beardmore, Glasgow, die Werft von Napier & Co. und schließlich Cammel in Sheffield die Werft von Caird Broth. in Birkenhead auf. Wenngleich diese drei letzten Zusammenlegungen noch keine vollständigen Totalunternehmungen für den Kriegsschiffbau bilden, da ihnen

*) Schwarz und Halle.

**) Nauticus 1903.

eine Geschützfabrik fehlt, so ist es nicht ausgeschlossen, daß sie sich in dieser Beziehung noch ausbauen werden. Die Firma Beardmore hat bereits den Bau der neuen Werft in Dalmuir dazu benützt, mit Vickers & Maxim eine Interessengemeinschaft zu schließen, und diese Firma hat auch die gesamte elektrische Kraft- und Lichtanlage der Dalmuir Werft geliefert.*) Hier setzen demnach in Großbritannien die ersten bedeutenden Konzentrationsbestrebungen auf dem Gebiete des Schiffbaues ein, und es ist wohl anzunehmen, daß im Laufe der Zeit dieselben an Ausdehnung zunehmen werden. Zwar hat der freie Wettbewerb der Werften in Großbritannien bisher zu keinen Mißständen geführt, da die Produktion sich auf die einzelnen Schiffstypen verteilt und ferner die als gemischte Werke zu betrachtenden Totalunternehmungen insofern mit den reinen Werken kaum aneinander geraten, da erstere vornehmlich den Kriegsschiffbau, letztere vorwiegend Handelsschiffbau betreiben. Erst der Zusammenschluß der Rohstoffproduzenten sowie im besondern der Schiffbaumaterial liefernden Werke dürfte die Schiffswerften zu gemeinsamer Gegenwehr aufraffen. Diese Organisation scheint jedoch nunmehr sich anzubahnen, nachdem der deutsche Stahlwerksverband in größerem Maßstabe seine Überproduktion auf den englischen Markt geworfen hat. Hat doch selbst die Palmers Shipbuilding and Iron Company, das bereits erwähnte erste Totalunternehmen, obwohl sie selbst Stahlherzeugerin ist, häufig deutschen Stahl gekauft und zu Schiffsbauten verarbeitet, weil er bis zu 30 Prozent unter dem Preise für ähnlich gute Fabrikate englischen Ursprungs zu kaufen war.**) Infolgedessen ist man in England dazu übergegangen, für die Fabrikation von Kessel- und Schiffsblechen eine Konvention abzuschließen, welche unter den Schiffbauern bereits eine Beunruhigung hervorgerufen hat. Das kommende Jahr wird daher auf jeden Fall Klärung darüber bringen, ob Großbritannien auch ferner seine Industrie kartell- bzw. trustfrei wird erhalten können, oder ob es dem Vorgange von Deutschland und Amerika wird folgen müssen.

Deutschland traf der Umschwung, welchen die Ausbildung der Linienschifffahrt mit sich brachte, ziemlich vorbereitet, da, abgesehen von der Entwicklung der Kriegsmarine, die schnelle Entwicklung des Seegewerbes unter der Führung der beiden größten hanseatischen Schifffahrtsgesellschaften, der Hamburg—Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd, vor sich ging. Dadurch, daß beide Gesellschaften es verstanden, durch ständiges Handinhandarbeiten bei Aufrechterhaltung ihrer Selbstständigkeit die Linienschifffahrt über den ganzen Erdball auszudehnen und daneben im Schnelldampferbetrieb zwischen New-York und dem europäischen Festland selbst die alteingebürgerten englischen Linien zu überflügeln, schufen sie für die heimischen Häfen eine breite Basis des Güterausstausches und von Handelsbeziehungen und gewannen im internationalen Seeverkehr einen Einfluß, welcher selbst jenseits des Kanals neidlose Anerkennung fand. Daneben mußten sie, obwohl sie von Beginn der überseeischen Dampfschifffahrt 30 Jahre lang ihre Schiffe auf englischen Werften hatten erbauen lassen, alsbald auch den

*) Engineering, vom 7. Oktober 1904: Messrs. Beardmore's New Shipyard and Engine Works.

***) G. Gothein: Ringe, Kartelle und Trusts. Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. 1904.

deutschen Schiffbau wieder zu beleben und mit Hilfe ihrer langjährigen Betriebserfahrungen derart zu fördern, daß er im Schnelldampferbau alsbald den englischen Lehrherrn überflügeln konnte.

Daneben gingen die großen Schifffahrtsgesellschaften durchweg zu dem System der Selbstversicherung gegen Seeschäden über und nahmen auf diese Weise einen Teil der Seeverversicherungsgeschäfte in ihren Großbetrieb mit auf. Denn mit der Vergrößerung des Schiffsparks und dem Bestreben, ältere, unökonomisch arbeitende Dampfer durch Verkauf abzustoßen, wurde das Risiko der Seegefahr herabgemindert und ließ sich in einfachster Weise durch Schaffung eines Versicherungsfonds decken. Die Großreedereien können daher der Hilfe der Affekuradeure entbehren, während für sie die Schiffsklassifikation insofern von Bedeutung ist, als die Klasse mehr und mehr zu einer staatlichen Kontrolle geworden ist und für die Arbeiten der Seeberufsgenossenschaften die Grundlage bildet. Auch hat die Klasse beim Verkauf älterer Schiffe noch immer einen großen Wert. Obwohl hiernach in den Großreedereien eine stetig zunehmende Konzentration zur Geltung kommt, so ist es doch weniger die Macht des Kapitals als planmäßiges, schrittweises Vorgehen und geschickte Organisation, welche zu diesen Erfolgen führen sollten. Die Ausbildung der Schiffstypen, die Hebung der Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebes sowie die einheitliche Organisation und die kaufmännische Beherrschung des Frachten- und Passagierverkehrs bilden das Fundament, auf welchem beide Gesellschaften ihre Erfolge aufbauten. In ihrer Entwicklungsgeschichte kennzeichnet sich die Verständigung bezüglich der Frachtraten und Passagierpreise sowie auch mit Rücksicht auf die Einrichtung und Durchführung bestimmter Dampferlinien, mit anderen Worten das Streben nach Bündnissen und Betriebsgemeinschaft miteinander, wie ein roter Faden.

Nachdem zur Ergänzung der Organisation von beiden Gesellschaften im Laufe der Jahre mit kleineren Reedereien der Hansestädte Fusionen erfolgt sowie Betriebsgemeinschaften abgeschlossen waren, brachte das Jahr 1892 die erste feste Organisation in Verbindung mit außerdeutschen Gesellschaften, und zwar mit der Holland—Amerikalinie in Rotterdam und der Red Star Line in Antwerpen, den Nordatlantischen Dampferlinienverband, welcher dann 1895 durch einen Vertrag mit den britischen Konkurrenzlinien erweitert wurde. Die Organisation der deutschen Großschifffahrt umfaßte daher als Kern die beiden größten deutschen Gesellschaften; jede für sich schon ein trustartiges Gebilde und beide durch mannigfache Betriebsgemeinschaften zusammengeschlossen und mit anderen deutschen und kontinentalen Reedereien in engem Verbandsverhältnis; sie sollte später zum Vorbild dienen, als amerikanische Bankiers und Reeder unter Führung von Mr. Morgan den sogen. Morgantrust, die jetzige International Mercantile Marine Co. schufen und für diese Neubildung sich die deutsche Unterstützung sicherten.*)

Während hiernach die Organisation und Verbandsbildung der beiden größten Schifffahrtsgesellschaften Deutschlands Großschifffahrt zu kühnem Aufschwung verholfen haben und sogar für Amerika vorbildlich gewirkt haben, hat die deutsche Reederei an der Ostseeküste unter dem Druck dieser Konzentration teilweise schwer zu leiden. Ab-

*) Thieß.

gesehen davon, daß dieselbe schon durch die ungünstigen Fahrwasserverhältnisse der Ostsee von der großen überseeischen Schifffahrt mit Riesendampfern ausgeschlossen ist, so haben auch die an englische Verhältnisse sich anlehenden Betriebsorganisationen einer günstigen Entwicklung im Wege gestanden. Zwar bestehen auch in den Ostseeprovinzen regelmäßige Dampferlinien im Verkehr mit den Hauptplätzen Rußlands, Schwedens und Dänemarks, aber vorherrschend ist doch die Schifffahrt „in wilder Fahrt“, welche die Schiffe je nach Bedarf auf allen möglichen Gebieten und für jede Art von Frachtfahrt beschäftigt. Daneben treten die mannigfachen lokalen Interessen der einzelnen Ostseestädte in den Vordergrund, deren Handel schon an und für sich durch das Aufblühen von Hamburg und Bremen sowie durch den Anschluß von Hamburg an die Ostsee durch den Kaiser Wilhelm-Kanal stehengeblieben ist. Hier wäre daher ein engerer Zusammenschluß der Reedereien am Plage, um wenigstens für den lokalen Verkehr auf der Ostsee die alten Reedereien durch einen wirtschaftlicheren Schifffahrtsbetrieb zu stützen und ihren Schiffsbestand zu erhalten. Ein Anfang in dieser Richtung ist bereits zu verzeichnen, indem die Segelschiffsreederei an den Ostseeküsten Deutschlands, Dänemarks, Schwedens und Norwegens vor kurzem zu einem Verbande sich vereinigt haben. Ein Dampferkartell dürfte jedoch mehr Erfolg versprechen, zumal die Nordseereedereien mit ihren Schleppzügen eine weitere ernste Gefahr für die Ostseereedereien bilden. Hier ist also ein günstiger Boden vorhanden, um durch ein Kartell die Konkurrenzgefahren zu mildern und ernste Krisen abzuwenden. Man könnte alsdann die wilden Fahrten auf ein Mindestmaß einschränken und durch Schaffung regelmäßiger Linien mit Spezialschiffen den Betrieb wesentlich wirtschaftlicher gestalten. Dabei ließe sich nach dem vorhandenen Hinterlands- und Umschlagverkehr der einzelnen Häfen eine bestimmte Kontingentierung der Anlaufhäfen feststellen und die Verfrachtung derart einheitlich regeln, daß die Schiffe stets volle Ladung erhielten. Die vorhandenen Hafeneinrichtungen könnten besser ausgenutzt sowie Expeditions- und Verfrachterspesen gespart und der Anschluß an den Hinterlandsverkehr einheitlich organisiert werden. Auch wäre durch den Zusammenschluß der Ostseereeder die Möglichkeit gegeben, durch große überseeische Zubringerdampfer den Verkehr zu beleben.

Während hiernach für die deutsche Schifffahrt eine bestimmte Organisation oder gar ein Dampferkartell unter Berücksichtigung der vorhandenen lokalen Interessen von Nutzen sein und über bedenkliche Situationen hinweghelfen kann, liegen die Verhältnisse in der deutschen Schiffbauindustrie doch wesentlich anders. Durch die Schaffung einer achtungsgebietenden Kriegsmarine neubelebt und durch den scharfen Konkurrenzkampf mit den englischen Werften allmählich selbständig geworden, hat sie von vornherein mit Ausdauer den Grundsatz verfolgt, durch höchste Einzelleistungen der fast erdrückenden Übermacht des englischen Schiffbaus zu begegnen. Mit der stetigen Verbesserung der Betriebseinrichtungen und der Vervollkommnung der Arbeitsmethoden blieb jedoch immer das Bestreben im Vordergrund, eine etwa hieraus sich ergebende Massenproduktion zugunsten einer weitestgehenden Feinproduktion einzudämmen.*) Diesem Gesichtspunkte entsprechend, mußte man die Werftbetriebe ständig so zu ver-

*, Nauticus 1903.

vollkommen, daß alle Werkstätten auf gleicher Höhe der Leistungsfähigkeit und Arbeitsgüte standen, d. h. man baute nicht allein den Schiffsrumpf mit seiner gesamten Ausstattung, sondern auch die Maschinen- und Kesselanlage einheitlich mit erstklassigem Baumaterial in höchster Vollkommenheit.

Durch ihre solide wirtschaftliche Organisation einerseits und durch die Vollkommenheit und Erfolge ihrer Lieferungsobjekte gewann die deutsche Schiffbauindustrie an Selbständigkeit und Ansehen, so daß sie nicht allein von deutschen Reedereien, sondern auch vom Auslande mit wichtigen Aufträgen betraut wurde. Denn das Schiff mit seiner vielseitigen Ausstattung für den Fracht- und Passagierverkehr und mit seiner zum Teil ins Riesenhafte gehenden Maschinenanlage bildet durch den hohen Bauwert und die lange Bauzeit ein Produkt von besonderer Eigenart und höchster Qualität und demnach ein Lieferungsobjekt des Vertrauens und nicht des Handels. Hier spielt weniger der Preis eine Rolle, als praktische Konstruktion sowie solide Bauausführung, und ist das Bestreben maßgebend, daß das Schiff mit allen seinen Einzelheiten sich in der Fahrt als ein wirtschaftliches und gewinnbringendes Besitztum erweisen wird. Und so sehen wir für erstklassige Schiffsbauten in Deutschland wiederum die alten Beziehungen zwischen Reederei und Werft aufleben, und zwar beginnt, wie in England, der Reeder dem Schiffbauer sich zu nähern und durch enge geschäftliche Beziehungen sich den Vorzug eines vorzüglichen Schiffsmaterials zu sichern. Man läßt sich sogar selbst durch die Schranken der lokalen Interessen nicht beirren und Schiffe an Plätzen bauen, welche in sonstigen Handelsbeziehungen sogar als Konkurrenten gelten. So ist es bezeichnend, daß der Stettiner Vulkan trotz seiner ungünstigen Fahrwasserverhältnisse und seiner entfernten Lage von den Reedereiplätzen der Nordsee doch der Hauptlieferant für die gewaltigen Ozeanriesen derselben geworden ist und verbleibt. Zwar ist es schon seit längerem der Wunsch des Direktoriums des Vulkan, die Baustätte für die großen transatlantischen Dampfer nach der Nordsee zu verlegen und auf diese Weise in den engeren Bereich ihrer Hauptbesteller zu gelangen, doch ist dieses Streben bisher von dem Verwaltungsrat aus lokalen Gründen abgelehnt worden. Andererseits genießen die neu erstandenen Werften an der Elbe und Weser den großen Vorteil, durch Schiffreparaturen nicht allein ihre Betriebe wirtschaftlich zu gestalten, sondern in ständiger Fühlung mit den Großreedereien zu bleiben, Vorzüge, welche den Ostseewerften für immer versagt bleiben müssen. Hier bieten allein die etwas günstigeren Arbeiterverhältnisse, bestehend in niedrigeren Löhnen und größerer Beständigkeit der Arbeitsfreudigkeit, ein entsprechendes Gegengewicht, während andererseits die Materialpreise durch den weiteren Eisenbahntransport, soweit deutsches Material in Frage kommt, wiederum ungünstiger wirken.

Ein Zusammenschluß der deutschen Schiffswerften zu einem Kartell liegt daher weder im Interesse der einzelnen Werften, noch ist sie durch die Beziehungen derselben zu den materialliefernden Hilfsindustrien begründet. Wenngleich auch letztere syndiziert sind und demnach einen bedenklichen Druck auf die Materialpreise ausüben können, so liegt doch für die Werften keine ernste Gefahr vor, solange das Schiffbaumaterial zollfrei eingehen kann und demnach immer ein Sicherheitsventil zu öffnen bleibt in Gestalt des Auslandsbezuges. Also auch hier bildet die Zollfreiheit, wie in Großbritannien, ein Abwehrmittel gegen die Konzentration und fördert einen freien Wett-

bewerb, welcher insofern nicht zu unterschätzen ist, als die Werften ständig in Atem gehalten werden, sowohl ihre Betriebe als auch ihre Leistungen im internationalen Ringen zu verbessern und zu potenzieren. Solange Großbritannien seine Grenzen offen läßt und in Deutschland die Schiffbaumaterialien frei eingeht können, wird es in absehbarer Zeit nicht zu einer Kartellierung des deutschen Schiffbaues kommen, höchstens könnte man, um den Preis zu regeln, zu einer loseren Organisationsform in Gestalt eines Schiffbauringes oder zu einem Preiskartell gelangen. Doch ist ein solcher Zusammenschluß wegen der Mannigfaltigkeit der Lieferungsobjekte und der lokalen Interessen wenig aussichtsvoll. Auch werden derartige Vereinbarungen für Schiffsreparaturen und Schiffsumbauten kaum durchzuführen sein. Allein zur Festsetzung einheitlicher Kontraktionsbedingungen sowie Erzielung fördernder Spezial-Eisenbahntarife hat der Verein der deutschen Schiffswerften erfolgreich wirken können.

Der deutsche Schiffbau zeigt hiernach mit Bezug auf die Wahrung seiner Selbständigkeit als Einzelunternehmen sowie mit Rücksicht auf die stetig inniger sich gestaltenden Beziehungen zur Reederei einerseits und der vielseitigen Hilfsindustrie andererseits viele verwandte Züge mit dem englischen. Auch die Gründung des Krupp'schen Totalunternehmens ist nach englischen Vorgängen erfolgt, indem den Essener Kanonen- und Panzerplattenwerfstätten durch Ankauf und Ausbau der Germaniawerft eine leistungsfähige Schiffswerft nebst Maschinenfabrik angegliedert wurde, so daß nunmehr die Firma Friedr. Krupp das moderne Schlachtschiff mit selbsterzeugtem Stahlmaterial vom Kiel bis zum Flaggenknopf einschließlich aller maschinellen und kriegstechnischen Teile zu erbauen und abzuliefern vermag.

In Frankreich und Italien liegen die Verhältnisse zur Kartellierung der Schiffswerften wegen der Zollschranken einerseits sowie infolge der staatlichen Subventionen für Schiffbau und Schifffahrt andererseits günstiger. Denn der Zoll für Schiffbaumaterialien sowie die Schiffbauprämie sind vornehmlich den Schiffbaumaterialien-Fabrikanten zugute gekommen, da beide staatliche Regelungen dazu geführt haben, die Materialpreise zu steigern. Hier liegt also ein starker Druck der materialliefernden Industrie vor, gegen den man sich allein durch Konzentration, sei es zu Kartellen oder Trusts, sei es zu Totalunternehmungen, schützen kann. Für erstere sind nur in Italien bereits Strömungen vorhanden, für letztere bestehen in den Kreuzot-Werken sowie in der Vereinigung der Schiffswerft von Ansaldo mit dem Stahlwerk zu Terni Beispiele, wenngleich die beiden Totalunternehmungen wie in England und Deutschland vorzugsweise für den Kriegsschiffbau in Frage kommen. Mit Bezug auf die Entwicklung der Reederei in beiden Ländern sind die Konzentrationsbestrebungen noch ganz in den Anfängen begriffen. Obwohl die allgemeine wirtschaftliche Depression der letzten Jahre mit einem Niedergang der Frachten verbunden war, so sind bisher in Frankreich noch keinerlei Regungen zu bemerken gewesen, welche zu einer Interessengemeinschaft der drei größten Schifffahrtsgesellschaften mit regelmäßigen Linienfahrten, der Messageries Maritimes, der Compagnie Générale Transatlantique und der Chargeurs Réunis führen könnten; nur im ostasiatischen Verkehr sind lose Verbindungen zu verzeichnen.*) Diese Schwerfälligkeit der französischen Großreedereien,

*) Wiedenfeld.

welche selbst nach dem Urteile ihrer Landsleute jeglicher Initiative und Tatkraft entbehren, ist vornehmlich auf das Anrecht auf staatliche Beihilfe zurückzuführen. Geht doch die staatliche Schifffahrtspolitik in Frankreich mit Bezug auf die Höhe und Ausdehnung der Schifffahrts- und Schiffbauprämien von allen Ländern am weitesten und hat insofern besonders ungünstige Verhältnisse geschaffen, als durch dieselbe die Segelschifffahrt übergebührlich begünstigt wurde und eine Überspekulation in der Segelschiffreederei veranlaßte.*) Es ist daher erklärlich, daß gerade in der Segelschifffahrt, welche selbst bei den niedrigen Frachten unter der Konkurrenz der Dampfer schwer zu leiden hatte, die ersten Anfänge einer Verbandsbildung zu verzeichnen sind, und zwar zwischen französischen, englischen und deutschen Segelschiffreedern, welche bezweckt, auf den Haupttrouten einen Mindestfrachttarif einzuführen, also ein ähnliches Abkommen, wie es von den Segelschiffreedereien der Ostsee geplant ist.**) Neben den nachteiligen Wirkungen der staatlichen Schifffahrtspolitik sind die un stetigen Verhältnisse der Hafenarbeiter und Seeleute und die Zersplitterung der Reedereien durch eine über große Zahl von Häfen von nicht zu unterschätzender Bedeutung für den Niedergang der Reedereibetriebe. Hat doch Marseille durch die langwierigen Streiks der Hafenarbeiter und Seeleute einen Teil seines Schiffsverkehrs an Genua abgeben müssen. Es liegt daher eine gewisse Selbsterkenntnis darin, wenn Le Yacht für den Aufschwung der deutschen Reederei folgende Gründe ins Feld führt: Entwicklung der Industrie und damit größerer Frachtenmarkt, Spezialtarife der deutschen Eisenbahnen, zollfreie Einfuhr des Schiffsmaterials, Förderung lokaler Interessen durch Bau von Schiffen am Ort und schließlich Entwicklung von nur zwei Seehäfen. Und zum Schluß heißt es dann wörtlich: „*Considérez de plus, que les factours de succès que nous venons d'énumérer ont été inspirés et soutenus par une volonté impériale clair-voyante et tenace.*“

Auch in Italien hat eine der französischen ähnliche Schifffahrtspolitik trotz der Höhe der Subventionen für Postbeförderungen, Schifffahrts- und Schiffbauprämien weder für die Werften noch für die Reedereien dauernden Nutzen bringen können. Da bei Verwendung eines bestimmten Prozentsatzes an ausländischem Material die Bauprämien gekürzt wurden, so kam auch hier die Prämie in Folge des Schutzzolls für Schiffbaumaterialien vornehmlich der materialliefernden Industrie zugute. Für den Reedereibetrieb, welcher in der Hauptsache durch die Navigazione Generale Italiana beherrscht wird, erwuchs in den letzten Jahrzehnten durch die festen Linienfahrten nach Amerika der beiden deutschen Gesellschaften eine lebhaftere Konkurrenz und führte schließlich zu der Beteiligung deutschen Kapitals an den italienischen Reedereien und zu einer strafferen Verbandsbildung, namentlich für die Linie Genua—New-York.

In Amerika zeigt die technische Entwicklung des Schiffbaus sowie der Aufschwung der Reederei in den letzten Jahren eine ganz eigenartige Tendenz, entsprechend dem Gang der Wirtschaftsentwicklung, welche das kraftvolle Eintreten des Landes in den internationalen Wettbewerb des Seegewerbes unvermeidlich machte. Im Innern erstarkt durch den Ausbau der Eisenbahnen, welche gewinnbringend wurden, nachdem sie

*) Schwarz und v. Halle.

**) Nauticus 1904. Die Fortschritte fremder Handelsmarinen im Jahre 1903.

durch Morgan, Vanderbilt, Hill zu mächtigen Interessengemeinschaften zusammengeschweißt waren, sowie wirtschaftlich gefestigt durch die Entwicklung einer mächtigen Industrie, welche den Bahnen Frachten brachte und nach allgemeiner Vertrustung neue Absatzmärkte brauchte, entwickelte sich plötzlich nach glücklichem Abschluß des spanisch-amerikanischen Krieges ein Expansionsbedürfnis, welches auf das Weltmeer hinausdrängte und die Bahnen der Weltmachtspolitik und des Welthandels zu beschreiten begann. Man ging an die Erbauung einer mächtigen Flotte und traf Vorkehrungen, um an das gewaltige Bahnnetz der Union den Seetransport anzuschließen, damit das Sternenbanner dem Handel neue Wege weisen konnte. Durch die zahlreichen Kriegsschiffbauten zu neuem Schaffen angeregt, wurden die älteren Schiffswerften unter weitestgehender Ausnutzung der Fortschritte der Technik umgestaltet und neue Werften mit musterergültig ausgestatteten Werkstätten und einheitlicher Betriebsorganisation erbaut in der Erwartung, daß durch staatliche Subventionen sowie durch das amerikanische Gesetz, wonach alle Schiffe unter amerikanischer Flagge auch im Lande gebaut sein müssen, unterstützt die Schaffung einer ansehnlichen nationalen Handelsflotte folgen würde. Der Schiffbau mußte sich im Anschluß an die Marinebauten auf eine möglichst solide und qualitativ hohe Arbeitsleistung einzurichten, während man in der Reederei durch Ausgestaltung praktischer Schiffstypen und Übergang zu modernen Ozeanriesen für den transatlantischen Verkehr der englischen und deutschen Konkurrenz zu begegnen suchte. Aber die Entwicklung kam nicht von innen heraus, sie ging nicht schrittweise, unter Ausnutzung langjähriger Betriebserfahrungen vor sich, sondern sie trat überraschend auf und wurde künstlich, fast treibhausartig, getrieben durch die Kapitalkraft der Eisenbahnkönige und Trustmagnaten, um für ihre Schienenwege und für ihre Massenprodukte durch regelmäßige Dampferverbindungen eine Fortsetzung des Frachttransports über den Ozean hinweg nach den andern Kontinenten zu schaffen. Dazwischen spinnen sich die politischen Fäden, um den gesetzgebenden Apparat des Kongresses zur Bewilligung von Staatssubventionen für Schiffbau und Reederei in Bewegung zu setzen. Aber die Lage des Seegewerbes war in Amerika noch nicht so geklärt, um die plötzlichen Expansionsbestrebungen erfolgreich durchführen zu können.

Dem amerikanischen Heeder fehlten die langjährigen praktischen Erfahrungen im transatlantischen Dampferbetriebe sowie die engen Beziehungen zu den Schiffbauern, welche unerlässlich sind, um eine leistungsfähige und gewinnbringende Handelsflotte zu schaffen. Der Schiffbau besaß keine Anlehnung an die materialliefernde Industrie, da diese nicht wie in England durch den Schiffbau groß geworden war, sondern durch den Ausbau der Eisenbahnen und die Entwicklung der Eisenkonstruktionen. Als daher der Schiffbauer genötigt wurde, Eisen oder Stahl anstatt Holz als Schiffbaumaterial zu wählen, findet er in der inzwischen mächtig entwickelten und zum Teil vertrusteten Eisenhüttenindustrie des Landes einen starken Gegner. Nur dort, wo die Montanindustrie zum Transport von Erzen und Kohlen auf den großen Seen die Werften ihren Zwecken unterzuordnen weiß, findet der Schiffbau Unterstützung und blüht schnell auf, zumal er des internationalen Wettbewerbs hier ledig ist. Zu gleicher Zeit macht die räumliche Begrenzung des Wirkungsbereiches die Schiffswerften an den Seen zu einer Konzentration geeignet, und nach Verschmelzung von sieben größeren Werften zur American Shipbuilding Company ist man imstande, durch Speziali-

fierung des Baues, einheitliche Materialbezüge sowie einheitliche Konstruktions- und Betriebsleitung die Schiffe zu denselben niedrigen Preisen wie in England zu bauen.

Anders liegen jedoch die Verhältnisse bei den Küstenwerften. Bei denselben fehlt nicht allein die Spezialisierung der Produktion, da sie gezwungen sind, den Bau der mannigfachsten Schiffstypen zu übernehmen, sondern auch die Einheitlichkeit der Materialbezüge. Die fern von der Küste gelegene Stahl- und Walzwerksindustrie hatte zwar zur Steigerung des Exports enge Fühlung mit den Eisenbahntrusts gewonnen, aber der hohe Schutz Zoll machte sie trotz der günstigen Frachttarife nicht geneigt, den Küstenwerften das Material zu den Exportpreisen zu liefern, und so verteuern nicht allein hohe Löhne, sondern auch hohe Materialienpreise den Bau der Stahlschiffe an der Küste. Nach den Erhebungen der Merchant Marine Commission ist das Schiffbaumaterial dank den Zöllen 40 bis 50 v. H. höher im Preise als das Exportmaterial, während die Löhne 30 bis 35 v. H. höher als in Großbritannien berechnet werden.*) Trotz der neuzeitlichen Arbeitsmaschinen werden daher die transatlantischen Dampfer 28 bis 30 v. H. teurer als in England. Der hohe Schutz Zoll ist daher dem Schiffbau von großem Nachteil. Zwar können Schiffe vom Ausland nicht frei eingeführt und nationalisiert werden, doch ist der amerikanische Nationalstolz nicht so groß und nachhaltig, um für die nationale Flagge die höheren Bau- und Unterhaltungskosten zu opfern. Die von den amerikanischen Eisenbahngesellschaften ins Leben gerufenen Schifffahrtsgesellschaften decken daher vorzugsweise ihren Schiffsbedarf in Großbritannien und lassen die Schiffe unter englischer Flagge fahren, während die heimischen Werften nur ab und zu Aufträge erhalten, zum Teil in der Voraussetzung, für diese die Mehrkosten durch staatliche Schiffbau- und Schifffahrtspremien decken zu können. Als jedoch das Subventionsgesetz im Repräsentantenhaus von Jahr zu Jahr vertagt wurde und dementsprechend die Schiffsaufträge seitens der amerikanischen Reeder, abgesehen von der Küstenschifffahrt, fast ganz eingestellt wurden, wurde die Lage der amerikanischen Schiffbauindustrie eine ernste. Und so mußte man Selbsthilfe schaffen und gründete den Schiffbautrust. Dasselbe Rezept, welches schon vielfach zur Erholung und Kräftigung der Eisenhüttenindustrie sowie anderer dieser verwandter Gewerbe verschrieben war, sollte nun auch die amerikanische Schiffbauindustrie aus der Ohnmacht befreien und zu neuem Leben verhelfen. Nach den Erfolgen der American Shipbuilding Company glaubte man durch den Zusammenschluß der bedeutenderen Küstenwerften ein Einheitsunternehmen zu schaffen, welches durch praktische Verteilung der Neubauten auf die einzelnen Werften mit dem Auslande konkurrieren könnte. Um ferner die für den Werftbetrieb bedenklichen Preisschwankungen der Schiffbaumaterialien möglichst auszuschalten und ihr zugleich von der United States Steel Corporation unabhängig zu werden, wußte man dem Schiffbautrust ein der Küste verhältnismäßig nahegelegenes Hüttenwerk anzugliedern. Die Bethlehem Steel Company, ein nicht allein für allgemeines Konstruktionsmaterial an Blechen und Winkeln eingerichtetes Hüttenwerk, sondern auch zugleich Werkstätte für die wichtigsten Feinmaterialien an Steben, Schiffswellen und sogar Panzerplatten und Geschützrohren, rundete das gewaltige Einheitsunternehmen der United States Shipbuilding Company zugleich zu

*) „Schiffbau“ 1904.

einem selbständigen Totalunternehmen ab. Allein der namentlich für den Ankauf der Bethlehemwerke geopferte Preis war zu bedeutend, und da auch die Einschätzung der Werften zu hoch bemessen war, so war dieser Trust durch seine Überkapitalisierung von vornherein ein Schmerzenskind, dessen Lebensdauer kaum ein Jahr überschreiten sollte. Während die American Shipbuilding Company durch die einheitliche Organisation und den Zusammenschluß fast gleichartiger Werften vom wirtschaftlichen Standpunkt aus in ihrer Daseinsberechtigung genügend gesichert war, mußte das Zusammenschweißen der in Größe und Leistungsfähigkeit durchaus verschiedenen Küstenwerften durch Mr. Schwab allmählich zu einem spekulativen Börsengeschäft herabsinken.

Diesen Konzentrationsbestrebungen des amerikanischen Schiffbaus mußte nun Mr. Morgan die bedeutende Kapitalkraft der von ihm ins Leben gerufenen International Mercantile Marine Company gegenüberzustellen, nachdem er sich des Bündnisses der beiden deutschen Schifffahrtsgesellschaften versichert und zugleich durch Einbeziehung der Belfaster Werft von Harland & Wolff in den Trust eine gewisse Unabhängigkeit von den Schiffswerften der Union erreicht hatte. Waren demnach beide Riesenunternehmungen schon in ihren Geburtsanlagen nicht ganz rafferein und demnach nicht streng nach den Grundsätzen der Trusts aufgebaut, so wurde die Familienfreude auch insofern bald getrübt, als die vermeintliche Mutter des amerikanischen Seegewerbes, die gesetzgebenden Körperschaften, sich nunmehr der Notwendigkeit ledig erachteten, ihre kapitalsträftigen Kinder durch staatliche Subventionen künstlich groß zu ziehen. Während der Morgantrust durch das Zusammengehen mit den beiden deutschen Großreedereien und durch die Macht seiner Organisation seine Position bisher behaupten konnte, obwohl das englische Element durch den Übergang des Präsidiums von dem Amerikaner Mr. Griscome auf den früheren Leiter der White Star Line, Mr. J. Bruce Ismay, wieder die Oberhand gewann, so ist der Schwabsche Schiffbau trust an seinen Geburtsfehlern zugrunde gegangen und hat das Vertrauen für das nationale Seegewerbe im kapitalsträftigen Publikum stark erschüttert. Obwohl auch nach Reorganisation und Zusammenlegung des Aktientkapitals der Schiffbau trust in kurzem den Betrieb wieder aufnehmen wird, so erscheint es doch zweifelhaft, ob hiermit die Lebensfähigkeit desselben sichergestellt ist. Es drängt sich unwillkürlich die Frage auf, ob die Schiffswerft mit ihren vielseitigen Betrieben und mannigfachen und ganz individuellen Lieferungsobjekten überhaupt sich zu einem trustartigem Zusammenschluß eignet.

Aber auch der Morgantrust hat weder vom handelspolitischen noch vom finanziellen Standpunkt aus Erfolge zu verzeichnen. Bei einem Gesamtkapital von rund 170 Millionen Dollar hat der erste Jahresabschluß einen Überschuß von 355 295 Dollar ergeben, wobei keinerlei Abschreibungen vorgenommen werden konnten.*) Der Überschuß wurde dem Versicherungsfonds zugeschlagen, welcher hierdurch auf 1 797 797 Dollar stieg. Da vor dem Zusammenschluß die Gesellschaften im Durchschnitt eine Dividende von 3¹/₂ % erzielen konnten, so ist es klar, daß der Morgantrust bedeutend überkapitalisiert ist. Konnten doch die deutschen Gesellschaften in demselben Jahre 6 % Dividende herauswirtschaften, d. h. den Gewinn, welchen der

*) Engineering, 29. Juli 1904: The Atlantic Shipping Trust.

Morgantrust nach dem Abkommen den deutschen Gesellschaften für $\frac{1}{4}$ ihres Kapitals garantiert. Wenngleich der Morgantrust hiernach durch die günstigen Abschlüsse der deutschen Gesellschaften davor bewahrt wurde, diesen den kontraktmäßigen Zuschuß zu geben, so hat er anderseits, da die Dividende 6% nicht übersteigt, auch keine Vergütung von den deutschen Gesellschaften erhalten, welche $\frac{1}{4}$ der Summe ausmacht, die sie über 6% an Dividende zahlen.*) Wenn der Jahresbericht zum Schluß hervorhebt, daß wichtige Betriebsersparnisse eingeleitet werden konnten und daß weitere zu erwarten sind, da mit den Organisationsänderungen langsam und vorsichtig vorgegangen sei, so erscheint dies etwas unwahrscheinlich, nachdem die für Organisationen und Trusts geschulte amerikanische Leitung in englische Hände übergegangen ist. Dagegen spricht der Umstand, daß der Schiffspark des Morgantrusts vornehmlich neue und für einen ökonomischen Schiffsbetrieb ausgebildete Dampfer aufweist — 50% des Gesamttonnagehalts umfassen Schiffe, welche nach 1900 gebaut sind — schon eher dafür, daß bei einer Aufbesserung der Schiffsfrachten günstigere Abschlüsse zu erwarten sind, und daß demnach die International Mercantile Marine Company sich lebensfähig wird erhalten können.

Das in flüchtigen Umrissen skizzierte Bild des Seegewerbes zeigt in seiner vollendetsten Form als Grundton den freien internationalen Wettbewerb; als Lebens-element desselben gilt die Freiheit von staatlicher Bevormundung sowie die Freiheit von einengenden Schranken der Zollpolitik. Das Seegewerbe erfüllt seine Aufgabe am sichersten durch Pflege und Erhaltung der verwandtschaftlichen Beziehungen zwischen seinen Hauptgliedern, dem Schiffbau und der Schifffahrt. Beide zeigen daher überall dort eine gesunde Veranlagung und kraftvolle Entwicklung, wo sie in dem Kampf ums Dasein innig verwachsen bleiben trotz Aufrechterhaltung ihrer Selbständigkeit. Diese Grundzüge sind im Seegewerbe Großbritanniens und Deutschlands am schönsten vertreten. Beide Länder huldigen wenigstens im Bereiche des Schiffbaues und der Schifffahrt dem Freihandel, beide Länder kennen, abgesehen von staatlichen Beihilfen für die Postbeförderung, nur vereinzelte Schiffbau- und Schifffahrtssubventionen, erfreuen sich aber einer hochentwickelten Stahl- und Walzwerksindustrie sowie einer weitverzweigten Maschinenfabrikation. Während England als Stapelplatz und Handelszentrum der Welt ein Hauptgewicht legt auf die Vielseitigkeit seiner Erzeugnisse an Schiffen und die Masse seiner Reedereibetriebe, hat sich in Deutschland das Prinzip der Selbstbeschränkung zugunsten einer Höchstleistung im Schiffbau und im Hafenbau sowie der Grundsatz der Konzentration in der Schifffahrt geltend gemacht. Großbritannien weiß daher durch die Übermacht seiner Werften und durch die Überzahl seiner Handelsschiffe den Weltmarkt zu beherrschen, während Deutschland durch seine soliden und konstruktiv wohlbedachten Schiffbauten sowie durch eine frühzeitige Organisation und Verbandsbildung in der Schifffahrt einen maßgebenden Einfluß zu gewinnen sucht. In Frankreich und Italien ist das Subventionswesen, verbunden mit hohem Schutzzoll, vorherrschend, und zwar nicht zum Vorteil von Schiffbau und Schifffahrt. Durch die staatliche Bevormundung ist die freie Selbstbestimmung unterbunden und der Schaffenstrieb gelähmt. Der ganze staatliche Apparat arbeitet schwerfällig

*) Thies.

und läßt günstige Konjunkturen unausgenutzt verstreichen. Daneben wird die staatliche Schiffbauprämie durch hohe Materialpreise infolge des Schutzzolls ausgeglichen. Trotz der Zollschranken und der Gefahren der Konkurrenz ist es in Frankreich weder im Schiffbau noch in der Schifffahrt zu einer nennenswerten Verbandsbildung und Konzentration gekommen, obwohl mehr wie in irgend einem anderen Lande alle Fäden des Seegewerbes in der Hauptstadt zusammenlaufen.

Bei dieser Sachlage ist es auffallend, daß die amerikanische Union beim Übergang zu einer Weltmachtspolitik dem Beispiele der romanischen Völker zu folgen scheint. Der hohe Schutzzoll, welcher der heimischen Industrie sowie der heimischen Küstenschifffahrt zu einer raschen Blüte verholfen hat, ist für die neuerstandenen Küstenwerften zu einer ernststen Gefahr wegen der hohen Materialpreise geworden, während das Gesetz, wonach nur daheim gebaute Schiffe nationalisiert werden können, die überseeische Schifffahrt in ihrer Entwicklung gehemmt hat. Über das Wie eines Ausgleichs ist man noch vollkommen im unklaren, ist doch schon ernstlich in Vorschlag gebracht, den Land- und Seeverkehr zu verstaatlichen und auf diese Weise ein Monopol zu schaffen, welches den Transport von der Ursprungsstätte der Ware bis zum ausländischen Konsumenten einheitlich regelt und auf diese Weise in der Fracht alle diejenigen staatlichen Mittel einschließt, welche sonst durch besondere Subventionen flüssig gemacht werden müßten.*) Aber auch das amerikanische Heilmittel der Trusts hat für die Küstenwerften vollkommen versagt. Nur an den großen Seen, wo eine internationale Konkurrenz fehlt, konnte bei der Gleichartigkeit der einzelnen Werftbetriebe die American Shipbuilding Company Erfolge erringen. Wenn auch zur Zeit wegen der Geschäftsdepression einzelne Werften geschlossen werden mußten, so wird dieser Trust bei eintretender Besserung des Frachtenmarktes volle Beschäftigung erhalten und dementsprechend mit Erfolg arbeiten können. Bei den Küstenwerften, welche überdies auf den internationalen Wettbewerb angewiesen sind, war eine Konzentration der Fabrikation nach dem Horizontalschnitt durch die Industrie, d. h. die Durchführung einer Massenfabrikation von gleichartigen Schiffstypen, nicht durchführbar, während eine Ausbildung des Betriebes nach dem vertikalen Schnitt durch die Industrie, d. h. als Totalunternehmen, wegen der Überzahl der Werften zu dem einzigen im Trust eingeschlossenen Stahlwerk auf Schwierigkeiten stieß.

Dieser Mißerfolg der Vertrustung der Schiffbauindustrie im Lande der „unbegrenzten Möglichkeiten“ dürfte allein schon ausschlaggebend sein für die weiteren kapitalistischen Umgestaltungen der Schiffbauindustrien. Die Schiffswerft ist durch die Eigenart und Vielseitigkeit der Fabrikation und durch die Individualität des Erzeugnisses, welches als Vertrauensobjekt von meist bedeutendem Wert gilt, zu einer Konzentration in horizontalem Sinne nicht geeignet. Dagegen hat das Totalunternehmen namentlich für den Kriegsschiffbau sowohl in England und Deutschland als auch in Frankreich und Italien seine Daseinsberechtigung bewiesen. Ob dies aber der einheitlichen Organisation dieser Riesenunternehmungen zu verdanken ist oder vornehmlich in der Kapitalskraft der Stahlindustriellen begründet ist, welche durchweg die treibende Seele der Totalunternehmungen bilden, müssen die weiteren Erfahrungen

*) Engineering, 17. Juli 1904: American Shipping.

lehren. Jedenfalls sind derartige Riesenbetriebe für eine einheitliche Leitung wenig übersichtlich, und leicht kann eine falsche Wahl des Leiters für das Totalunternehmen verhängnisvoll werden. Beschränkt sich aber dasselbe nicht allein auf den Kriegsschiffbau, so kann es mit den reinen Schiffswerften bezüglich der Materiallieferungen in eine Kampfstellung geraten und in seinen Stahlwerksbetrieben Einbußen erleiden.

Die sicherste Zukunft für die Schiffbauindustrie bietet ohne Zweifel das Einzelunternehmen, welches neben dem Schiffsrumpf auch die Maschinenanlage konstruiert und baut und in harmonischer Zusammenarbeit ein Einheitsprodukt von höchster Vollendung erzielt. Ob diese Betriebsorganisation bei allgemeiner Einführung der Dampfturbine als Schiffsmotor aufrecht erhalten werden kann, wird davon abhängen, ob das Kartell der Dampfturbinenfabrikanten sich zu einem derartigen Machtfaktor ausgestalten wird, daß die Schiffbauindustrie in ein Abhängigkeitsverhältnis geraten kann. Es wäre jedenfalls im Interesse einer Weiterentwicklung derselben zu bedauern, wenn die Werften gezwungen werden sollten, ihre Maschinenfabrikation einzuschränken und die Dampfturbinen allein von dem Turbinenkartell zu beziehen.

Während hiernach eine Kartellierung oder Vertrustung der Schiffbauindustrie weder leicht durchzuführen ist, noch dem Charakter derselben entspricht, ist die Verbandsbildung in der Schifffahrt von Beginn der Dampfschifffahrt an mit Erfolg betrieben worden. Ihr verdankt die deutsche Reederei ihr schnelles Emporblühen, indem die beiden großen Schifffahrtsgesellschaften durch Verträge und Betriebsgemeinschaften eine scharfe Konkurrenz schon im Anfangsstadium ersticken ließen, um mit größerem Nachdruck dem ausländischen Wettbewerb entgegentreten zu können. Nach Ausdehnung der Linienschifffahrt über den ganzen Erdball konnte die Organisation an der Landesgrenze nicht mehr haltmachen und wurde mehr und mehr international. Deutschland kann gewissermaßen als die Wiege der Schifffahrtsorganisationen gelten und hat mit den Bestrebungen der beiden großen Schifffahrtsgesellschaften vorbildlich gewirkt.

Bedingen doch alle Verkehrsunternehmungen als Diener des Handels und der Produktion eine feste Organisation und eine strenge Ordnung. Es lag daher nahe, nach Verstaatlichung oder Vereinigung der Eisenbahnen zu einem einheitlich geleiteten Verkehrsmittel, dasselbe Prinzip auf den Seetransport auszudehnen, als die Linienschifffahrt für regelmäßige Verbindungen geforgt hatte. Nachdem durch Gründung des Morgantrusts und durch Erweiterung desselben zu dem Atlantic Shipping Combine unter Mitthilfe der beiden deutschen Gesellschaften, neuerdings sogar durch eine weitere Vereinbarung mit der selbständigen Cunard Line, der transatlantische Verkehr zwischen Nordamerika und Europa einheitlich organisiert ist, werden weitere Verbandsbildungen für die anderen Weltmeere folgen und schließlich in einem festen Verkehrsring um den Erdball enden. Dabei werden jedoch die einzelnen Schifffahrtsgesellschaften ihre Selbständigkeit behaupten, und werden auf diese Weise die nationalen Interessen gewahrt bleiben. Eine Vertrustung der gesamten Schifffahrt ist schon wegen der abweichenden staatlichen Bestimmungen über Vermessung der Schiffe, über Hafens- und Lotsenabgaben sowie schließlich und nicht zum mindesten wegen der merklichen Unterschiede der Löhne

und Heuer der Seeleute der einzelnen Nationen erschwert, wenn nicht gar ausgeschlossen, abgesehen davon, daß im Falle eines Krieges die heimischen Schiffe als Hilfskreuzer zum Schutze des Handels oder als Transportschiffe für Truppen und Kohlen oder andere Kriegsmaterialien Verwendung finden werden. In dieser Beziehung ist es daher von Bedeutung, daß die durch den Morgantrust aufgelaufenen englischen Schnelldampfer auch für den Fall eines Krieges der englischen Regierung zur Verfügung bleiben, während der zwischen den deutschen Gesellschaften und dem Trust geschlossene Vertrag zugleich außer Kraft tritt.



Die Anfänge der englischen Seemachtstellung im Mittelmeer.*)

Das Zeitalter der Entdeckungen hatte dem Seehandel von Europa jenseits des Atlantischen Ozeans eine neue Welt erschlossen, es hatte ihm für den Verkehr mit dem Indischen Ozean und seinen Hinterländern einen neuen Weg gegeben, der, wenn auch weiter als der bisherige, im Gegensatz zu diesem ganz zur See zurückgelegt werden konnte und so den Schwerpunkt des indischen Handels vom Mittelmeer fort an die Westküste des Kontinents verlegte. Noch konnte dieser Handel der Masse nach nicht konkurrieren mit der Warenmenge, die auf der den europäischen Kontinent umschließenden Seehandelsstraße hin- und herbewegt wurde, er hatte auch den alten Handelsweg nicht gänzlich absterben lassen, der durch Kleinasien hindurch auf Karawanenstraßen nach Syrien und Ägypten führte und hier in Venedigs Handelsniederlassungen endete, aber das Mittelmeer hatte doch einen Teil seiner Bedeutung verloren. Hierzu hatte mitgewirkt, daß die Herrschaft der Osmanen seine Küsten immer weiter umfaßte. Nachdem sie im Jahre 1453 Konstantinopel erobert hatten, waren 1517 Syrien und Ägypten von ihnen besetzt worden. Wie eine Barriere legte sich das Türkenreich dem alten Handelswege nach Indien vor und bereitete auch dem Seehandel im Mittelmeer immer mehr Schwierigkeiten. Venedig, immer noch die Vormacht des Mittelmeerhandels, verlor in der Levante eine seiner Besitzungen nach der anderen, die unter türkischer Oberherrschaft stehenden barbareskischen Seeräuberstaaten an der nordafrikanischen Küste waren immer lästiger geworden, und Karls V. Zerstörung von Tunis wie der Seesieg bei Lepanto, den Spanien im Bunde mit Venedig im Jahre 1571 über die Türken errungen hatte, vermochten nur vorübergehend Abhilfe zu schaffen. So herrschte um 1600 im östlichen Teil des Mittelmeers der Halbmond, im westlichen Teil war Spanien die Vormacht, zwischen beiden stand Venedig, das das Adriatische Meer als seinen Besitz ansah. Spanien, in seinen Verbindungen mit den amerikanischen Kolonien und mit seinen Besitzungen am Niederrhein seit Jahren bedroht durch die Seekriege mit England und den aufständischen Niederlanden, konnte sich als Vormacht im westlichen Mittelmeer nur behaupten, so lange ihm die Seeherrschaft dort die Wege nach dem Königreich Neapel und nach Mailand in Oberitalien bewahrte, dem Besitz, der ihm aus der Erbschaft Karls V. zugefallen war. Das Lebenselement des venetianischen Staates war sein Seehandel mit der Levante. Er zwang ihn dazu, mit der Pforte ein erträgliches Verhältnis anzustreben, so lange es irgend ging; er machte die Republik zu einer halborientalischen Macht, deren Politik sich weder dem mohammedanischen Osten noch der christlichen Vormacht im westlichen Mittelmeer dauernd ganz anschließen konnte. Die Türkei selbst kam für den aktiven Handel nicht in Betracht. Das Bestreben, sich mit kriegerischer Macht weiter nach Westen hin auszudehnen, bestimmte ihre Politik den Kaisern aus dem

*) England in the Mediterranean. A Study of the rise and influence of British power within the straits. 1603—1713. By J. S. Corbett. — London 1904. Longmans, Green & Co.

Hause Habsburg gegenüber, an deren Reich ihr Landbesitz grenzte, wie gegenüber den Seestaaten des Mittelmeers. Diesem Bestreben allein diente auch die auf Geheiß des Großherrn entstandene Kriegsflotte, eine Handelsflotte stand nicht hinter ihr. Nimmt man hinzu, daß Frankreich als Seestaat noch nicht in Betracht kam, daß es aber seinen Ansprüchen auf Neapel und Sizilien nie ganz entsagt hatte, daß ferner die Verbindungen zwischen den spanischen, italienischen und deutschen Besitzungen des Gesamthauses Habsburg wesentlich von den Seewegen des Mittelmeers abhingen, so hat man in großen Zügen ein Bild der politischen und kommerziellen Lage zu der Zeit, wo die geschichtliche Darstellung des Corbett'schen Buches, das hier besprochen werden soll, beginnt.

Ich habe mich in diesen einleitenden Worten an das angelehnt, was das erste Kapitel des Buches bringt; nur nach der Seite des Seehandels hin habe ich es etwas ergänzt. Diese Ergänzung erscheint mir erwünscht, denn der Seehandel war es, der die Engländer und Holländer nach dem Mittelmeer führte. Wie sie in der Nord- und Ostsee die Nachfolger der Hansa geworden waren, so nahmen sie jetzt von Westen her die Handelswege nach Indien und der Levante wieder auf, die früher als Fortsetzung des venetianischen Mittelmeerhandels die Straße von Gibraltar ostwärts passiert hatten. So wurde das Mittelmeer dem Seehandel neu erschlossen, aber auch dem politischen Einfluß der nordischen Seemächte war damit der Zuweg geöffnet zu dem Meere, das von alters her für die großen geschichtlichen Entscheidungen Europas von besonderer Wichtigkeit gewesen war.

Unser Buch gibt aber auch Aufschluß über andere Beziehungen, die hier entstanden und die für die Geschichte des Seekrieges von höchstem Interesse sind. Nicht nur für den Seehandel, sondern auch für den Seekrieg bildete die Straße von Gibraltar eine Grenze zwischen dem, was war und dem, was kommen sollte. Das Mittelmeer war die Wiege der Ruderschiffahrt gewesen. Die türkische und die venetianische Kriegsflotte wie auch die spanische Mittelmeer-Kriegsflotte bestanden aus Rudergaleeren, die sich nur beim Marsch vorübergehend der Segel bedienten. Bei den Handelsflotten des Mittelmeers war das Verhältnis umgekehrt: die Fortbewegung durch Segel überwog, die Ruder waren ein Notbehelf. Im Atlantischen Ozean dagegen hatte von jeher das Segelschiff vorgeherrscht, und das Zeitalter der Entdeckungen hatte an die Schiffe nunmehr die Anforderung gestellt, jahrelange Fahrten über weite Ozeanstrecken hin zu unternehmen, eine Anforderung, der Ruderschiffe gar nicht gewachsen gewesen wären. Die Führer dieser atlantischen Schiffe waren aber Krieger, Entdecker und Kaufleute in einer Person; weder in England noch in Holland bestanden zu der Zeit eigentliche Kriegsflotten. Armirte Rauffahrer waren es, die die Flagge der neuen seefahrenden Nationen in das Mittelmeer trugen, dem Typ nach in der Breitseite armirte Segelschiffe. Spanien allein zeigte, seiner Lage zwischen beiden Meeren entsprechend, altes und neues nebeneinander. Seine atlantische Flotte bestand aus Galeeren des Segelschiffstyps, im Mittelmeer schützten Rudergaleeren den Handel und repräsentierten die Kriegsmacht des Staates.

In diesen Worten habe ich schon ausgesprochen, in welcher Form die Gegensätze aufeinanderstießen: Die Kriegsflotten des Mittelmeers standen organisatorisch höher, weil sie, losgelöst von der Handelsmarine, als Kriegswaffe voll zur Verfügung

des Staates waren, sie waren aber strategisch nur beschränkt verwendungsfähig und taktisch der stärkeren Breitweiterrillie der Segelschiffe nicht gewachsen.

So erzwang das Eindringen der nordischen Flotten in das Mittelmeer dort den Übergang zur Segelschiffahrt. Aber auch sie selbst waren in der Umgestaltung begriffen, in der Kostrennung der Kriegsflotte von der Handelsflotte, und dieser Übergang wurde beschleunigt durch die politischen Aufgaben, die ihrer im Mittelmeer harrten. Der Verfasser führt uns also in eine für das Verständnis der Geschichte des Seekrieges hochinteressante Zeit und in ein Seegebiet, das durch die politische Gruppierung der Staaten, die seine Küsten umsäumten, durch seine Beziehungen zu den Verhältnissen des Altertums und des Mittelalters zu vergleichenden Betrachtungen besonders geeignet ist.

Für die geschichtliche Schilderung selbst möchte ich auf das Buch verweisen. Es bringt in seinem ersten Teil allerlei Interessantes über die Zeit des Dreißigjährigen Krieges, wenn auch Englands Flotte damals einen entscheidenden Einfluß noch nicht ausüben konnte. Für die englisch-holländischen Kriege war das Mittelmeer ein Nebenkriegsschauplatz, er gewinnt aber dadurch ein besonderes Interesse, daß dies die Zeit ist, in der Frankreichs Flotte, durch Richelieus mächtige Hand ins Leben gerufen, unter Ludwig XIV. ein Machtfaktor im Mittelmeer zu werden beginnt, und daß die wechselnden Bündnisse Englands nach der Restauration der Stewards seine Flotte im Mittelmeer unter den verschiedensten Gruppierungen der Mächte zeigen, als die Waffe eines Mithandelnden wie als wichtiges Mittel der Politik eines seine Zeit abwartenden Neutralen. Der zweite Teil des Buches handelt zunächst von der Besetzung von Tanger, des Vorläufers von Gibraltar als Flottenstützpunkt in den Jahren 1662 bis 1684 und von den übrigen Ereignissen, die mit der beginnenden Festsetzung Englands im Mittelmeer im Zusammenhang stehen. Der Höhepunkt der Darstellung wird erreicht in den Schlußkapiteln, die, mit einer Schilderung der maritimen Strategie Wilhelms III. beginnend, die Kämpfe mit Ludwig XIV. schildern. Sie schließen mit dem Spanischen Erbfolgekriege, der England den Besitz von Gibraltar brachte und beim Abschluß des Friedens von Utrecht im Jahre 1713 neben wichtigen Handelsvorteilen und einer Erweiterung seines Kolonialbesitzes die Insel Minorca mit dem vorzüglichen Hafen von Mahon. So gibt das Buch ein in sich geschlossenes Bild; denn erst die endgültige Gewinnung von Stützpunkten gab England die Möglichkeit, durch dauernde Stationierung einer Flotte in die Reihe der Mittelmeermächte einzutreten. Füge ich hinzu, daß in die Geschichtserzählung eingeschobene Kapitel und ein Anhang der Ausgestaltung der Flottenorganisation Englands, der Entwicklung der Kriegsschiffstypen und der Strategie und Taktik des Seekrieges gewidmet sind, so wird man einen Begriff bekommen von dem Inhalt des Wertes, dessen Studium ich nur empfehlen kann. Die manchmal zu ausführlich erscheinende Schilderung, die auch Pläne zu Kriegsunternehmungen, die gar nicht zur Ausführung gekommen sind, mit in den Rahmen der Betrachtung hineinnimmt, ist wohl aus dem Bestreben des Verfassers entstanden, zu zeigen, wie die Überzeugung von der Wichtigkeit des Mittelmeers sich in England allmählich durchdrang. Dagegen ist es mir zweifelhaft, ob dieses Bestreben nicht dazu geführt hat, die Wichtigkeit, die dem Mittelmeer in dem Gesamtbilde zukommt, zu überschätzen und ob nicht dem Zusammenhange mit den übrigen

Kriegstheatern ein breiterer Raum in dem Buche hätte eingeräumt werden können. Vielleicht hätte es an Wert dadurch nur gewonnen. Oft gewinnt man auch den Eindruck, als habe der Verfasser von seinem Thema sich auch sonst zu sehr gefangen nehmen lassen. Ich werde noch darauf hinzuweisen haben, daß er bisweilen Einflüsse des Mittelmeers sieht, wo für andere wohl nur der allgemeine Entwicklungsgang des Seekrieges erkennbar ist.

Das Corbett'sche Werk ist aber nicht allein dadurch von Wert, daß es unsere Kenntnisse vom Seekriege bereichert. Für nichtenglische Leser wird es ein besonderes Interesse haben, aus der historischen Schilderung zu ersehen, wie schon damals der Charakter der englischen Politik und Kriegführung sich herausbildete, den wir auch in allen späteren Zeiten erkennen. Das Buch ist, wie die Vorrede erwähnt, entstanden aus historischen Vorträgen, die der Verfasser an der Universität Oxford gehalten hat, und aus Vorlesungen über Seekriegsgeschichte vor englischen Admiralen und älteren Seeoffizieren in Greenwich. Geht man da in der Annahme fehl, daß diese Anschauungen auch heute noch maßgebend sind und auch in Zukunft maßgebend sein werden?

Der Krieg ist ein Interessenkonflikt, der sich blutig löst. Man appelliert an die Gewalt, um seine Interessen denen aller übrigen Staaten gegenüber durchzusetzen. Staatlicher Egoismus, soweit getrieben, wie es das Verhältnis der Kräfte irgend zuläßt, ist also die Richtschnur für den, der im Kriege etwas erreichen will, es wäre ungerecht, das zu leugnen. Aber England kann doch unser aller Lehrmeister darin sein, wie man diesen egoistischen Grundgedanken des Krieges dem Feinde wie den Verbündeten gegenüber am besten durchführt, und seine insulare Lage hat ihm von jeher die Möglichkeit dazu geboten. Denn für England bedeutete die Seeherrschaft von Anfang an etwas ganz anderes wie für alle Kontinentalstaaten; die von der englischen Flotte beherrschte See war für den Inselstaat die trennende Schutzwehr, zugleich aber das Einfallstor zur Einmischung in die Politik der kontinentalen Staaten. England hat keine Gelegenheit vorübergehen lassen, die ihm auf diese Weise die Möglichkeit bot, aus Verlegenheiten anderer Nutzen zu ziehen.

Die Kriege, deren Schilderung den Inhalt des Corbett'schen Buches bildet, gehören der Vergangenheit an, aber die Art und Weise, wie der Schriftsteller von heute sie uns schildert, läßt erkennen, daß in der Denkweise jenseits des Kanals sich nichts geändert hat. Als Beispiel hierfür verweise ich auf die Erzählung der Einnahme von Gibraltar und Minorca und gebe aus diesen Abschnitten kurze Auszüge.

Corbett schildert, wie im Jahre 1704, also zur Zeit des Spanischen Erbfolgekrieges, die Admirale Rooke und Showell, die den Auftrag hatten, mit einer englisch-holländischen Flotte den Landkrieg in Spanien zugunsten des habsburgischen Thronprätendenten zu unterstützen, mit diesem und dem ihnen verbündeten König von Portugal einen Kriegsplan vereinbarten. Es handelte sich hierbei um Besetzung eines Punktes an der spanischen Küste. Cadix war zuerst ins Auge gefaßt, wurde aber aufgegeben, weil dazu die verfügbaren Truppen nicht ausreichten, und so verfiel man auf Gibraltar. Admiral Rooke „hatte nach den Instruktionen der Königin (von England) die volle Befugnis, die Unternehmung ins Werk zu setzen; die beiden Könige hatten ihn ersucht, einen Ort an der andalusischen Küste zu besetzen, und er hatte

sogar eine Proklamation Karls III. (des Prätendenten) an seine Stadt Gibraltar in der Tasche, die mitteilt, daß der britische Admiral dort eintreffen würde, um die Unterwerfung der Stadt entgegenzunehmen.“ Der Schilderung der Einnahme der Stadt folgt dann nachstehender Satz: „Gewiß, Gibraltar war noch keine englische Besitzung. Es war erobert worden durch die Streitmacht der Verbündeten, und die Flagge Karls III. wehte über der Stadt. Aber eine britische Garnison hielt sie besetzt, und es unterlag wohl von Anfang an kaum einem Zweifel, welches das schließliche Schicksal der Stadt sein würde.“

Ähnlich so war es mit Minorka. Nach Corbetts Angabe bestand noch nicht die Hälfte der Truppen, mit denen es erobert wurde, aus Engländern, sobald es aber kapituliert hatte, erhielt es eine rein englische Besatzung. „Minorka in Englands Hand war keine kleine Sorge für die Habsburgische Sache“, schreibt Corbett, er findet aber nichts dabei, daß man von Anfang an die Absicht hatte, es nie wieder aufzugeben. Ich möchte immer wieder betonen: nicht die Jahrhunderte alten Geschichtszereignisse scheinen mir so besonders bemerkenswert, sondern wie der Schriftsteller von heute sich mit der damaligen Auffassung über Bündnisverpflichtungen identifiziert. Es klingt beinahe wie Spott, wenn er von Stanhope, dem Eroberer von Minorka, schreibt: „Als er seinen Erfolg der Regierung der Königin mitteilte, sprach er zugleich seine bescheidene Meinung dahin aus, daß England die Insel nie wieder aufgeben dürfe, die das Mittelmeer im Kriege wie im Frieden beherrsche. Er tat auch gleich die hierzu nötigen Schritte, indem er schlauerweise und zum Zeugnis seines Eifers für die Sache König Karls, alle spanischen und portugiesischen Truppen nach Barcelona zurückschickte, die er (zur Eroberung von Minorka) geborgt hatte, und nur die britischen zurückbehielt.“ Man gab vor, die Habsburgische Sache fördern zu wollen, und brach indes die kostbarsten Juwelen aus der Krone, die man für Karl III. bereithielt. Nur wer stark genug ist, sein Recht zu wahren, sollte mit England verhandeln oder ein Bündnis mit ihm schließen!

Schlimm erging es auch Holland, dem Verbündeten Englands im Seekriege. Als die Kriegsgefahr heraufzog, war Wilhelm III. von Oranien, der faktische Beherrscher beider Staaten, noch am Leben gewesen. Für Holland ist er wohl zu früh gestorben. Wir wissen, daß der Krieg, als er wirklich ausbrach, eine einseitig englische Richtung annahm und daß auch seine Resultate dem entsprachen. Als England dann beim Friedensschluß seinem Verbündeten auf der See nicht dieselben Vorteile zukommen lassen wollte, die es für sich selbst errang, rechtfertigte es sich damit, daß Holland für den Krieg nicht das geleistet habe, was es versprochen hatte, und man muß zugeben, daß Hollands Kriegsenergie unter der kaufmännischen Regierung nachließ, die der kraftvollen Leitung Wilhelms III. gefolgt war. Aber war dieses der einzige Grund dafür, daß die Kriegsleistung der beiden Seestaaten immer ungleicher wurde? Konnte man von Holland freudige Mithilfe verlangen bei der Richtung, die der Krieg nahm? Und lag es nur an mangelndem Willen oder an mangelnder Kraft zum Kriege? Ich glaube, der historische Schilderer dieser Zeit hat die Pflicht, dem Verbündeten Englands nach dieser Seite hin gerecht zu werden, auch wenn er der Ansicht ist, daß die Politik von 1711 rücksichtslos nach dem egoistischen staatlichen Interesse handeln durfte. Es ist dies eine der Gelegenheiten, wo mir ein näheres Eingehen auf die allgemeinen Ver-

hältnisse im Interesse des Buches selbst wünschenswert erschienen wäre. Jetzt muß man sich an andere Autoren wenden, um Antwort auf obige Fragen zu bekommen.

„Gelegen zwischen Frankreich und England“, sagt ein Geschichtschreiber Hollands, „wurden die Vereinigten Niederlande, nachdem sie ihre Unabhängigkeit von Spanien erlangt hatten, von beiden abwechselnd in Kriege verwickelt, die ihre Finanzen schwächten, ihre Kriegsflotte vernichteten und den schnellen Verfall von Handel und Handwerk herbeiführten. . . . Oft brachte auch Englands Freundschaft Holland kaum geringeren Schaden als seine Feindschaft. Je mehr das eine Land aufblühte und das andere sank, desto mehr entstand daraus das Bündnis zwischen einem Riesen und einem Zwerge.“ Mahan, dem ich dieses Zitat entnehme,*) fügt hinzu: „Bisher haben wir Holland kennen gelernt als den offenen Feind oder den ausgesprochenen Rivalen von England; von jetzt an erscheint es als sein Verbündeter — in beiden Fällen aber als der Verlierende wegen der Kleinheit seines Gebietes, der schwächeren Kräfte und der ungünstigeren Lage seines Landes.“ Als der spanische Erbfolgekrieg begann, war der letzte Krieg gegen Frankreich kaum beendet, der gerade wegen der verschiedenen Lage ihrer Länder die beiden Seestaaten ganz verschieden in Anspruch genommen hatte. Denn während in ihm die englisch-holländische Flotte Englands Landbesitz gegen den Landkrieg schützte, tobte in Holland die Kriegsfurie und raubte dem Lande die letzte Kraft. Corbett erwähnt dies nicht, er sagt von dem Bundesgenossen im spanischen Erbfolgekriege, gewissermaßen mit geringschätzigem Achselzucken, nur: „Holland, vollständig am Ende seiner Kraft angelangt, hatte eigentlich schon aufgehört, eine Seemacht zu sein“, wirft ihm aber auf derselben Seite vor, daß es die Last des Krieges ganz auf Englands Schultern lege, und schließt den Absatz mit den Worten: „Soweit England in Betracht kam, war der Sieg schon lange gewonnen, und als Ludwig sich direkt an es wendete, beschloß es, die Verbündeten zum Abschluß der Rechnung zu zwingen.“ So entstand der Präliminarfrieden zwischen England und Frankreich, der dem Utrechter Frieden voranging. Sobald die Holländer von den Präliminarien hörten, erhoben sie Einspruch. „Denn die Friedensbedingungen der Königin schlossen nicht nur Gibraltar und Port Mahon ein, sondern auch die Überlassung der Sklaveneinfuhr nach den spanischen Kolonien, den sogenannten Asiento, und große Handelsprivilegien dort. Dies bedeutete die unumschränkte Vorherrschaft Englands als Seestaat und als Handelsmacht“ und, füge ich hinzu, die endgiltige Beseitigung des unbequemen Rivalen, der Schulter an Schulter mit England im Bündnis gestanden hatte. Aber aller Widerspruch Hollands war vergeblich, „denn die Königin war entschlossen, den vereinigten Staaten der Niederlande nie einen Anteil zu gewähren am Asiento, an Gibraltar oder Port Mahon; noch hielt sie es für gerechtfertigt, daß sie England gleichgestellt werden dürften in den Handelsbeziehungen zu Spanien, zu deren Erwerbung sie so wenig beigetragen hatten“, from sheer exhaustion, wie der Verfasser eine Seite vorher selbst sagt. An schönen Worten haben es die Engländer aber nie fehlen lassen, denn der Krieg, der für England mit der Ausschließung jeder ernsthaften Konkurrenz endete, war nach Corbetts Ausspruch begonnen worden „für die Freiheit des Handels“.

*) Mahan: Influence of Seapower upon History, S. 168.

In der Einleitung des Buches spricht der Verfasser davon, daß nur der einen richtigen Einblick in die hier in Betracht kommenden Verhältnisse gewinnen könne, der sich frei zu machen verstehe von dem „insularen Standpunkt“. Er will damit vorbereiten auf den Teil seiner Darstellung, der den Einfluß der Flottenstellung Englands im Mittelmeer auf die Gesamtpolitik der europäischen Staatengemeinschaft behandelt. Aber es scheint mir, daß es ihm selbst schwer wird, den insularen, d. h. einseitig englischen Standpunkt auch da aufzugeben, wo es sich um unparteiische historische Schilderung vergangener Zeiten handelt. Die bisherigen Zitate mögen als Belege hierfür dienen. Am schwersten wird es dem englischen Schriftsteller aber immer, Holland gerecht zu werden, dem Staate, dessen Abschüttelung als Rivalen Englands Hauptaufgabe im 17. Jahrhundert gewesen ist. Die Nichterwähnung der mißlichen Lage Hollands unter Wilhelm III. kann man wohl noch damit erklären, daß Corbetts Erzählung das Mittelmeer behandelt und nicht den Norden. Anders ist es mit der Entstehungsgeschichte der englisch-holländischen Kriege. Da Corbett sie in ihren Grundzügen angibt, hätte es auch in einer unparteiischen, historisch richtigen Weise geschehen müssen.

Die Rivalität und damit die Reibungen und Gewalttätigkeiten zwischen beiden Ländern hatten in den außereuropäischen Gewässern schon bestanden seit der Zeit, wo ihre Flotten, den Entdeckungswegen der Spanier und Portugiesen folgend, sich auf das Weltmeer hinausbegeben hatten. Daheim hatte der Krieg gegen den gemeinsamen Feind, Spanien, die Gegensätze niedergehalten, bis der Westfälische Friede Spaniens Niedergang als Weltmacht besiegelte und zugleich Holland als selbständigen Staat anerkannte. Daß nunmehr ein Krieg zwischen den beiden Seestaaten nicht mehr lange würde auf sich warten lassen, war klar. Mahan sagt hierüber folgendes:*) „Die Engländer, derselben Rasse angehörig wie die Holländer und, was die geographische Lage anbetrifft, mit ähnlichen Vorteilen bedacht wie diese, waren ihre erklärten Rivalen auf der See und im Handel, und da die Holländer in diesem Wettstreit den Engländern voraus waren, waren diese um so erregter und bitterer gestimmt.“ Und für den Grund zum Kriege zitiert er den Ausspruch Monks: „Wozu darüber reden, was der Grund ist? Was wir haben wollen, das ist ein größerer Teil von dem Seehandel, den die Holländer jetzt besitzen!“ Also die Holländer waren die Besitzenden, die Engländer die Angreifenden, und die eigentliche Kriegserklärung war der Erlaß der Navigationsakte vom 9. Oktober 1651. Daß das englische Parlament auf des Protectors Anregung diesen Protest gegen holländische Bevormundung erließ, sobald man sich stark genug glaubte, ihn mit den Waffen in der Hand vertreten zu können, wird ihm von niemand verargt werden. Es war dem zur See mächtigen Holland gegenüber eine kühne Tat, durch die der Grund gelegt wurde zu Englands Vorherrschaft auf dem Meere. Wie kommt es nun, daß der Text unseres Buches das Wort Navigationsakte gar nicht bringt? Nur im Inhaltsverzeichnis findet es sich, und dort ist hingewiesen auf eine Konfiskation holländischer Schiffe in Westindien, die dort Handel trieben „in Nichtachtung der englischen Akte vom 3. Oktober 1650, die den Handel mit den royalistischen Kolonien verbot“. Der Verfasser würde sich nicht wundern können, wenn diese Art

*) Mahan, S. 100 und 107.

der Darstellung den Verdacht aufkommen ließe, daß er den Sachverhalt verschleiern wolle. Worauf der Unterschied in der Zeitangabe beruht, weiß ich nicht. Weshalb ist aber hier aus der Navigationsakte, die das Inhaltsverzeichnis nennt und die ganz allgemein darauf ausging, den Seehandel nach England und den Zwischenhandel zwischen Mutterland und Kolonien, die beide fast ausschließlich in Hollands Hand waren, Schiffen englischer Nationalität vorzubehalten, eine Abwehrmaßregel gegen einen Eingriff in innerpolitische Verhältnisse gemacht, einen Eingriff in den Kampf zwischen der Parlamentsregierung und den royalistischen Prätendenten aus dem Hause Stuart? Der Verfasser würde solchen Verdacht um so schwerer von der Hand weisen können, weil er über die Entstehung der englisch-holländischen Kriege außer Schilderung der bedrohlichen holländischen Kriegsrüstungen und der englischen Gegenmaßregeln nur folgendes sagt: „Die bittere Rivalität zwischen den Seeleuten der beiden Länder, die an Schärfe zugenommen hatte, seit die Engländer den Holländern es ermöglicht hatten, eine Seemacht zu werden, hatte endlich ihren Höhepunkt erreicht. Alle Verhandlungen waren vergebens, am letzten Tage des Juni verabschiedeten sich die holländischen Abgesandten beim Parlament, der erste der großen Kriege mit Holland hatte begonnen.“ Klingt das nicht wie eine Anklage wegen Undank? Und weiter. Bei aller Anerkennung dessen, was Holland und England sich gegenseitig an Hülfe geleistet haben in der Zeit, da die Bedrohung durch Spanien beide Länder gemeinsam in Not und Gefahr brachte, wird unparteiisches historisches Urteil doch nie dem zustimmen können, was hier behauptet wird. Die Niederlande waren schon mächtig zur See, als der englische Seehandel noch ganz in den Händen der deutschen Hansa war. Noch um 1650 verhielt sich der niederländische Handel zum englischen wie 5 : 1, erst 1750 gestaltete sich das Verhältnis um auf 6 : 7, 1792 auf 2 : 5, und der Verfasser belehrt uns ja selbst darüber, daß die Macht der Staaten auf der See um das Jahr 1600 herum repräsentiert war durch ihre Handelsflotten, vom Jahre 1650 erst datiert er die Entstehung der eigentlichen englischen Kriegsflotte, durch deren Kraft Holland besiegt wurde. Damit erst trat England an die Spitze der Seemächte. Wohl ist es schon früher als andere Staaten bestrebt gewesen, mit dem Alten zu brechen und die Kriegsflotte von der Handelsflotte loszulösen, es hat auch in einzelnen solchen Anläufen Erfolge erzielt, aber zu der Zeit, da es Holland gelang, „eine Seemacht zu werden“, war eine englische Vorherrschaft zur See noch nicht vorhanden, die dies hätte hindern können. Daß England gerade damals sogar vielfach auf holländische Hilfe angewiesen war, ist auch aus Corbets eigenen Schriften nachzuweisen. Er schildert, wie England, dessen Kriegsflotte seit dem Tode Heinrichs VIII. in Verfall geraten war, durch die Seeherrschaft, die die Geusen gegen Spanien aufgerichtet hatten, mitbeschützt, wie dadurch und durch den Hugenottenaufstand die Gefahr einer Koalition zwischen Spanien und Frankreich, der schlimmsten, die seine nationale Existenz bisher bedroht hatte, abgewendet,*) und es ermöglicht wurde, mit einer geringeren Seerüstung auszukommen, als sonst notwendig gewesen sein würde.***) Als dann die gegen die Armadagefahr geschaffene englische Kriegsflotte den ersten großen britischen Seekrieg ausfocht, tritt uns am Punkt der Entscheidung wiederum die Mitwirkung Hollands vor Augen. Die anderweite,

*) Corbett: „Drake and the Tudor Navy“, I, S. 119.

**) Ebenda I., S. 143.

direkte und indirekte Hilfe will ich nicht einmal rechnen, aber als der spanische Admiral, von den Engländern hart bedrängt, vor Calais Halt macht und um Unterstützung durch die Flottille des Herzogs von Parma und Hinaussendung von Vorräten und Munition bittet, bekommt er zur Antwort, dies sei unmöglich, denn dazu sei die holländische Blockade der flämischen Häfen zu scharf.

Näheres Eingehen hierauf würde noch mehr erkennen lassen, wie sehr Englands Emporkommen als Seestaat an den glücklichen Umständen hing, die durch die gleichzeitigen Kämpfe Hollands gegen Spanien geschaffen wurden. Man braucht dazu die Taten der großen Männer aus der Zeit der Königin Elisabeth gar nicht herabzusetzen. Jedenfalls findet die Behauptung, England habe es Holland erst ermöglicht, eine Seemacht zu werden, in dieser Form in der Geschichte der damaligen Zeit keine ausreichende Begründung. Solche schiefen historischen Urteile tragen aber viel dazu bei, der heutigen öffentlichen Meinung in England neuen Stoff zuzutragen, wenn sie die Leistungen anderer Staaten herabsetzt, wohlverdiente Rechte ihnen abstreitet und schließlich dazu kommt, die See nur als Englands Domäne zu betrachten. Sie dienen weder der historischen Wahrheit noch dem Frieden.

Wie steht es nun mit dem, was der Verfasser als Mittelmeer-Strategie bezeichnet? Er findet sie am klarsten ausgeprägt im spanischen Erbfolgekriege und erkennt ihr einen Wert zu, der über dieses Kriegstheater und über diese Zeit hinausgeht. Ja, an einer Stelle stellt er sie — wenn auch in mir nicht recht verständlicher Weise — als maßgebend hin für die heutige Zeit. „In bezug auf die höhere Strategie gibt kein anderer Krieg so klare Aufschlüsse für unsere eigene Zeit, wie der spanische Erbfolgekrieg. In vielen Beziehungen gleichen die Ziele der Macht zur See (naval power) und die Bedingungen für ihre Anwendung außerordentlich denen, die heute bestehen. Es war ein Krieg, der die gefährliche Vorherrschaft eines ehrgeizigen und mächtigen Militärstaates verhindern sollte; es war auch ein Krieg für die Freiheit des Handels, und der höchste Trumpf im Spiele war die englische Flotte, keiner der Kontinentalstaaten hatte eine gleich gute Karte in der Hand.“ Mir ist nicht recht klar, welches heute der ehrgeizige und mächtige Militärstaat ist, gegen dessen gefährliche Vorherrschaft die englische Flotte (im Mittelmeer?) sich einsetzen muß zum Schutz der Freiheit des Handels. Ich möchte namentlich auch bezweifeln, daß das, was England im spanischen Erbfolgekriege im Mittelmeer tat, in späteren Kriegen zur Richtschnur seines Handelns genommen worden ist, oder gar daß es als maßgebend für eine überall gültige heutige Seestrategie angesehen werden kann. Ich glaube aber diesen Stellen der Corbett'schen Schrift hohen Wert beilegen zu sollen, weil sie aus der Seekriegsgeschichte hinüberleiten zur Gegenwart. In der Nutzenanwendung für die Kriegführung von heute liegt schließlich für den Seeoffizier der Schwerpunkt kriegsgeschichtlicher Betrachtung, es sei mir daher gestattet, hierauf etwas näher einzugehen.

Die Gegensätze, die im Beginn des 17. Jahrhunderts im Mittelmeer aufeinandergetroffen waren, hatten sich gelöst. Auch die Flotten der Westmächte, die nur des Handels wegen und ihrer Organisation nach als armierte Handelsflotten in das Mittelmeer gekommen waren, hatten sich in Kriegsflotte und Handelsflotte geschieden. Sie hatten damit eine neue Aufgabe bekommen, den Schutz des von ihnen losgelösten Handels, sie gewannen aber dadurch auch die Möglichkeit, sich als rein militärische

Machtmittel des Staates freier zu betätigen und so dessen politischen Einfluß zu erhöhen. Ich glaube also diese wichtige Neuerung, anders wie Corbett, der auch hierfür die Begründung mehr in Verhältnissen des Mittelmeers sucht, aus allgemeineren Gründen herleiten zu sollen. Die Entstehung der selbständigen Kriegsflotten erhöhte den politischen Einfluß des Seestaates, weil sie durch Ausgestaltung seiner militärischen Machtmittel seine Bündnisfähigkeit erhöhte und ihren Bereich ausdehnte auf alle Länder, die an die See grenzten. Für diese allgemeine Lehre ist das Mittelmeer nur eine Illustration, ein Beispiel, allerdings ein sehr gutes.

Wie sollte nun die Strategie des Seekrieges dieser Änderung Rechnung tragen? Wir wissen, daß die ersten großen Seekriege, die der beginnenden Trennung zwischen Kriegsflotte und Handelsflotte folgten, um die Vorherrschaft im Seehandel geführte Kämpfe zwischen England und Holland waren. Da schien es denn nur natürlich, wenn man die Aufgabe der Kriegsschiffe darin sah, den feindlichen Handel zu vernichten, den eigenen zu schützen, und nur, wo Angriff und Schutz aufeinandertrafen, wurde gefochten. Bald sah man aber ein, daß der beste Handelschutz der Angriff auf des Feindes Kriegsflotte sei, und daß man auch dem feindlichen Handel erst mit Erfolg zu Leibe gehen könne, wenn man die feindlichen Kriegsschiffe von der See fern hielt. So entstand der Kampf um die Seeherrschaft als vornehmstes Prinzip der Strategie im Interesse des Handelskrieges. Angriff auf die feindliche Küste kam in den englisch-holländischen Kriegen erst in zweiter Linie, und Invasion des feindlichen Landes mit Heeresmacht, um dort den Frieden zu erzwingen, oder Zusammenwirken von Heer und Flotte im Interesse des Landkrieges kamen kaum in Frage. Man hatte aber doch schon die Überzeugung gewonnen — und die ersten Kriege gegen Ludwig XIV. bestätigten sie —, daß die Seeherrschaft nicht nur die Grundlage sei für die Beherrschung der Handelswege, sondern auch für die der militärischen Wege auf der See und an der See. Wo die Kriegslage danach angetan war, trat also die Kombination von Seekrieg und Landkrieg mit der Ausnutzung der Seeherrschaft für den Handelskrieg in Konkurrenz. Als nun im Jahre 1701 der spanische Erbfolgekrieg ausbrach, sollte dieses neu gefundene strategische Prinzip auf einen Krieg mit Frankreich übertragen werden, ein Land, das nicht in dem Maße wie Holland abhängig war von der Offenhaltung der See für den Handel, und auf das Kriegstheater des Mittelmeers. Hier mußten die militär-politischen Verhältnisse in Wirksamkeit treten, die ich im Beginn dieses Aufsatzes geschildert habe. Denn die Gruppierung der Mächte um das westliche Becken des Mittelmeers war noch die dort von mir geschilderte: die Pyrenäische Halbinsel (ohne Portugal), Mailand, Neapel und Sizilien waren der europäische Besitz Spaniens, um dessen Thronfolge der Krieg entbrannt war. Es ist wohl klar, daß hier das Zusammenwirken mit dem Landriege in irgend einer Form mehr in den Vordergrund treten mußte, als es in den Handelskriegen zwischen England und Holland der Fall gewesen war. Welche Rolle spielte nun aber hierbei der Angriff auf des Gegners Kriegsflotte, also der Kampf um die Seeherrschaft? Welcher Raum sollte im Rahmen des Ganzen dem Angriff auf spanische und französische Kolonien etwa zugewiesen werden? Denn daß der immer noch umfangreiche spanische Kolonialbesitz und was damit für den Seehandel verbunden war, nicht in die Hand eines auf Frankreichs Macht sich stützenden und von ihr abhängigen bourbonischen Prinzen kommen

sollte, war für Holland und England mit der wichtigste Grund zum Kriege gewesen. Sollte die Entscheidung über den Besitz der Kolonien mit durch den Landkrieg auf dem europäischen Festlande herbeigeführt werden oder durch Angriff auf die Kolonien selbst, und wie weit kam hierfür die Seeherrschaft in Frage?

Aus diesen Überlegungen entstand der Kriegsplan für das Jahr 1704, den Marlborough, Englands Führer im Landkriege und zugleich der politische Leiter seines Ministeriums, entwarf. Corbett sieht ihn als typisch an für Englands Kriegführung im Mittelmeer und schließt an seine Besprechung auch die allgemein-strategischen Grundsätze an, die er vertritt. Diesem Kriegsplan wende ich mich daher nun zu.

Schon in den ersten Jahren des Krieges hatte sich England dafür entschieden, den Hauptakzent auf den Landkrieg zu legen, sein Schauplatz war bisher — gewissermaßen ein Vermächtnis Wilhelms von Oranien zum Schutze Hollands — Flandern und der Niederrhein gewesen. Im Gegensatz hierzu sollte jetzt der Hauptstoß im Süden geführt werden. Marlborough wollte sein Heer von den Niederlanden nach der Donau hinunterführen, um von dort her mit den kaiserlichen Truppen unter Prinz Eugen zusammen gegen Bayern, den süddeutschen Bundesgenossen Ludwigs XIV., vorzugehen. Zugleich sollte der habsburgische Prätendent von einer englisch-holländischen Flotte unter Admiral Rooke nach Lissabon gebracht werden, um mit portugiesischer Hilfe auf Madrid zu marschieren, während Rooke den Auftrag bekam, sich nach Landung des Prätendenten in Portugal im Mittelmeer in Reichweite von Nizza zu halten zur Unterstützung eines savoyischen Heeres, das an der Küste der Riviera gegen die Provence zu operieren bestimmt war. Das Hauptangriffsobjekt an der Mittelmeerküste hielt Marlborough aber noch geheim, es war der Hafen von Toulon. Statt die französische Flotte dort zu blockieren, wollte er dieses „Zentrum des Widerstandes“ mit Hilfe der Verbündeten durch einen kombinierten Land- und Seeangriff in seine Gewalt bringen. Sobald dies geschehen sein würde, sollte Admiral Rooke der Reihe nach in Messina, Palermo und Neapel sich der Hilfe der habsburgischen Partei versichern und so die Eroberung der italienischen Besitzungen von Spanien vorbereiten, denen Ludwig, durch das von See her unterstützte Savoyen von ihnen getrennt, auf dem Landwege keine Hilfe würde bringen können.

Was sollte aber inzwischen geschehen, damit die französische Flotte diese Pläne nicht störe? Der eifrigen Tätigkeit, die nach Spionennachrichten in Toulon und in den westfranzösischen Häfen entfaltet wurde, sollte dadurch Rechnung getragen werden, daß die Mittelmeerflotte der Verbündeten den Befehl erhielt, eine Verbindung zwischen der Toulon- und der Westflotte (d. h. den vereinigten Geschwadern aus Brest, Orient und Rochefort) zu verhindern und, wenn die Toulon-Flotte die Straße von Gibraltar nach Westen hin passiere, ihr zu folgen und sie zur Schlacht zu zwingen. Dementsprechend sollte der Kommandierende der englischen Kanalflotte, Admiral Showell, gegen die Westflotte operieren. Seine Order war, zunächst einen großen Convoi von Handelsschiffen und Troß für Lissabon und das Mittelmeer südwärts zu begleiten. Vor überlegenen Streitkräften sollte er mit dem ganzen Convoi nach der Themse zurückgehen, wenn aber die Brest-Flotte in das Mittelmeer gegangen sei, genügende Kräfte zur Unterstützung dorthin detachieren, wenn er es nicht für nötig hielt, ihr mit seiner ganzen Flotte zu folgen.

Ich habe nicht die Absicht, die Aussichten dieser weitausgreifenden Pläne zu erörtern, zum Verständnis der nachfolgenden Besprechung war es aber notwendig, sie in ihren Grundzügen hier darzulegen. Corbett faßt seine Ansicht über sie in folgenden Worten zusammen: „Noch nie war die höhere Mittelmeer-Strategie klarer formuliert worden. Wir erkennen in der großen Auffassung und in der Festigkeit Marlboroughs Einfluß, die Hand des großen Generals nicht nur, sondern auch des großen Kriegsministers, der die Reichweite und den Zweck der Operationen zur See richtig erkennt. Für den Flottenführer muß das Ziel der See-Strategie immer die Beherrschung der See sein, für den Heerführer und den Staatsmann ist dies nur ein Mittel zum Zweck. Für sie muß der Endzweck immer die Förderung oder Verhinderung militärischer Operationen am Lande sein oder der Schutz oder die Vernichtung des Seehandels; denn nur hierdurch kann die Regierung oder das Volk des feindlichen Staates zur Unterwerfung gezwungen werden. Von diesen beiden Methoden muß, wo die vorhandenen Mittel es zulassen, die des militärischen Druckes immer vorangehen, wie man den Angriff immer der langsamer wirkenden Blockade vorziehen wird. Wenn es daher möglich sein sollte, einer vitalen militärischen Unternehmung dadurch plötzlichen Nachdruck zu geben, daß man vorübergehend und ohne unzulässiges Risiko das Vorurteil (preoccupation) des Seeoffiziers einmal beiseiteschiebt — d. h., indem man für den Augenblick einmal nicht einzig und allein nach der Seeherrschaft strebt —, so könnte blindes Festhalten daran zur Bedanterie werden und die höhere Strategie des ganzen Unternehmens zugrunde richten.“ Später, nach Auseinandersetzung der von mir schon erwähnten, vorläufig noch geheimen Pläne gegen Toulon und Italien heißt es dann: „Hier erst erkennen wir den großartigen Plan dieses denkwürdigen Jahres in seiner Vollständigkeit. Wir müssen nur im Gedächtnis behalten, daß die leitende Idee der Hauptangriff an der Donau war, um zu sehen, wie jeder der Teile den anderen stützt und erweitert. Der kühne Auftrag, der Rooke erteilt war, war natürlich kaum durchzuführen und hing zu sehr von dem unsicheren Kriegsfaktor ab, den Savoyen darstellte. Aber den Plan als einen Traum beiseiteschieben, dürfen wir doch auch nicht. Wir können ihn vielmehr ansehen als eine Illustration der unberechenbaren Möglichkeit strategischer Störungen, die einer Mittelmeerflotte innewohnt. Rooke konnte durch geschickte Handhabung seiner Streitmacht und klares Erfassen der Lage wenigstens vier französische Armeen festhalten und es verhindern, daß von irgend einer Stelle aus, die in seiner Reichweite lag, Verstärkungen nach dem Hauptkriegsschauplatz in Mittel-Europa geschickt werden konnten.“

Wollen wir ein Urteil gewinnen über den Wert der hier ausgesprochenen Ansichten, so haben wir zunächst wohl zu fragen, wie bewährte sich die hier so gerühmte Strategie im damaligen Kriege? Corbett spricht von dem unsicheren Faktor, den Savoyen darstellte. Rechnet aber nicht jede Strategie, die sich nicht auf eigene Kraft, sondern auf Mithilfe anderer stützt, mit unsicheren Faktoren? Kann es da wundernehmen, daß, wie Corbett es ausdrückt, eine Hälfte des Kriegsplans weggewischt war, noch ehe die Operationen recht begonnen hatten? Lesen wir die Schilderung der Kriegereignisse weiter, so stoßen wir eigentlich nur auf nicht zur Ausführung gelangte oder gescheiterte Pläne. Die Kooperation mit Savoyen unterbleibt, weil Rooke, als er ins Mittelmeer kam, „eine so veränderte Situation

vorfand, daß der ganze Plan modifiziert werden mußte". Die Hoffnung auf Mitwirkung einer Habsburgischen Partei in Neapel und Sizilien stellte sich als trügerisch heraus, und als die Flotte nach der spanischen Küste zurückging, um „dort als an dem einzigen Punkte des ausgedehnten Operationsfeldes, wo nach Lage der Dinge ein Zusammenwirken von Heer und Flotte trotz der auch dort ungenügenden Heeresmacht der Verbündeten vielleicht möglich war, dem Feinde den störenden Einfluß der Seeherrschaft fühlbar zu machen“, da kam die Nachricht, die Vrest-Flotte sei ausgelaufen und auf dem Wege nach Toulon, und Corbett muß selbst eingestehen: „Zunächst war diese Herrschaft über die See aber bedroht.“

Liegt in diesen Worten nicht eine recht herbe Kritik der „höheren Mittelmeerstrategie“? hatte man „das Vorurteil des Seeoffiziers“, d. h. das Streben nach Seeherrschaft, nicht zu sehr beiseitegeschoben militärischen Unternehmungen zuliebe, die auf recht schwachen Füßen standen? Weitere Kritiken bringt das Buch selbst aus einem damals in England erschienenen Pamphlet, betitelt: „Untersuchungen über die Gründe unserer Mißerfolge zur See“. Es wird in diesem zunächst erwähnt, daß entscheidende Maßnahmen gegen die spanischen und französischen Kolonien unterlassen seien, vor allem aber wird getadelt, daß man nicht wie jeder kluge Mann, der eine Invasion plane, zunächst einen Stützpunkt (Port Mahon) sich genommen habe, den man nach Beendigung des Krieges behalten könne. So allein könne man das Mittelmeer beherrschen, den Handel schützen „und mit der Flotte allein, ohne die Gefahren, die ein stehendes Heer mit sich bringt, das Gleichgewicht von Europa in unsere Hand bekommen.“ „Hier“, fügt Corbett hinzu, „haben wir zum erstenmal eine ausführliche öffentliche Darlegung von Englands Stellung in Europa und von der einfachen Politik, die nötig ist, um sie zu sichern.“

Ich weiß nicht recht, wie die Zustimmung zu dieser Beurteilung dessen, was bisher angeordnet war, sich verträgt mit dem Lobe über diese Anordnungen. Zuerst lesen wir, daß nur der Heerführer und Staatsmann die großen Endziele des Krieges richtig erkennen könne, der Flottenführer sei hierzu nicht imstande, weil ihm zu einseitig die Er kämpfung der Seeherrschaft als Ziel vor schwebte. Dann zeigt sich, daß das einseitige Streben nach Kooperation von Heer und Flotte einerseits zur Überschätzung der sich hierfür bietenden Möglichkeiten, andererseits zur Vernachlässigung des schließlich doch allen zugrunde liegenden Strebens nach der Seeherrschaft geführt hat. Endlich wird der tadelnden Stimme zugestimmt, die darlegt, daß ein weiser Mann, der eine Invasion plane, anders handeln müsse. Der Hauptunterschied der Auffassungen liegt aber meines Erachtens in der verschiedenen Beantwortung der Frage, ob denn schließlich der Landkrieg oder der Seekrieg die Entscheidung bringen solle. Corbett weist bei Besprechung des Kriegsplanes von 1704, den er für musterhaft hält, darauf hin, daß der Hauptangriff an der Donau die leitende Idee sei, er teilt also dem Landkriege die entscheidende Rolle zu. Als aber der Pamphletist sagt, England müßte danach streben, mit der Flotte allein und ohne die Gefahren, die ein stehendes Heer bringe, das Gleichgewicht von Europa in seine Hand zu bekommen, stimmt er dieser „einfachen Politik“ zu.

Ich glaube, wir werden aus diesem Durcheinander von Ansichten am besten herausfinden, wenn wir einmal von dem vorliegenden Kriegsfall absehen und — wie

die verschiedenen Stimmen in dem Buche es ja auch tun — von dem Beispiel zur Formulierung allgemeiner strategischer Grundsätze übergehen. Wir sehen dann, daß für die Ausnutzung der Seeherrschaft sich drei verschiedene Wege bieten: die Invasion des feindlichen Landes mit Heeresmacht, die Kooperation von Flotte und Heer an der Küste und der Handels- und Kolonialkrieg. Für alle drei ist die Seeherrschaft die Grundlage, ob man sie nun Mittel zum Zweck nennt oder nicht, die Unterschiede entstehen aus der Verschiedenheit der Kriegsrüstung der Gegner und aus der Verschiedenheit ihrer Verletzlichkeit für die eine oder die andere Kriegsort. Je verwundbarer der Gegner auf der See ist, desto eher wird man mit der Flotte als einziger Kriegsrüstung auskommen, desto näher liegen Mittel und Zweck — d. h. die Erköpfung der Seeherrschaft und ihre Ausnutzung zur Erzwingung des Friedens — beieinander. Zum anderen Extrem führt die Invasion, um im feindlichen Lande mit Heeresmacht den Frieden zu erzwingen, denn dies fordert für beide Teile der bewaffneten Macht Überlegenheit über den Gegner. Nur wer sicher ist, dieser Anforderung unter allen Umständen gewachsen zu sein, kann solche Kriegführung zum leitenden strategischen Grundsatz machen. Wer solche Heeresrüstung nicht tragen will, ist für sie wie auch oft für die dritte Form — Kooperation von Flotte und Heer an der Küste — angewiesen auf Bundesgenossen. Der Bündnisring bleibt aber immer eine unvollkommene Form der Kriegführung, er bedarf in höherem Maße wie der Krieg sonst der Beihilfe der Politik. Ja, man kann sagen, das sonst zwischen Politik und Kriegführung bestehende Verhältnis wird in solchen Fällen in sein Gegenteil verkehrt: während sonst der Krieg als äußerstes Mittel der Politik zu Hilfe gerufen wird, um zum Ziele zu kommen, bedarf man hier der Beihilfe der Politik, um überhaupt Krieg führen zu können. Für englisches Denken haben denn auch die beiden Begriffe sich so aneinandergeschoben, daß die Wörter Politik und Strategie in dem Corbett'schen Buch beinahe als Synonyma gebraucht werden.

Darf man nun solche Art der Kriegführung für England als „höhere Strategie“ hinstellen? Werden so günstige Weltlagen wie die Zeiten aggressiver französischer Politik unter Ludwig XIV., unter der Republik und dem Kaiserreich, wo Frankreich andere Länder in das Bündnis mit England beinahe hineinzwang, stetig wiederkehren? Wie soll denn aber sonst die Grundlage für solch System der Kriegführung geschaffen werden? Dazu, daß jemand den tertius gaudens spielen kann, gehören doch immer zwei andere, die sich streiten. Ist es wirklich „leichte Politik“, solche Lagen herbeizuführen, und welche Strategie soll England wählen, wenn dies nicht gelingt und doch gefochten werden muß?

Ich glaube, wenn man es überhaupt für angängig hält, die Vielseitigkeit des Krieges in Regeln auszudrücken, für einen Staat eine ganz bestimmte Art der Kriegführung als „höhere Strategie“, gewissermaßen als Normalstrategie hinzustellen, so darf dies immer nur eine solche sein, die er ohne fremde Hilfe durchzuführen imstande ist. England wird seine Kriegführung immer auf seine Flotte zuschneiden, es braucht darum auf andere Gelegenheiten noch lange nicht verzichten, die sich ihm bieten, um den Feind zu schädigen. Und während man nach den Corbett'schen Ausführungen meinen sollte, England wäre in den Bahnen Marlborough's weiter gewandelt, d. h., es habe dem mit eigener Kraft geführten Landkriege auch weiter den-

selben Wert beigelegt, wie im spanischen Erbfolgekriege, ist gerade das Gegenteil der Fall. Auch ich sehe diesen Krieg als äußerst bemerkenswert an, er erscheint mir aber in ganz anderem Lichte, als wie Corbett ihn sieht. Er ist ein Unikum in Englands Kriegsgeschichte und hat ihm weniger genutzt durch Lehren, die er gab zur Nach-eiferung in späteren Fällen, als durch die Erfolge, die er brachte und die es möglich machten, nunmehr einem ganz anderen System in der Kriegführung zu folgen. Der spanische Erbfolgekrieg errang durch das, was Englands Heere im Verein mit denen seiner Verbündeten leisteten, diesem Staate eine feste Stellung in Europa; was aber England in ihm für den Seekrieg gewann, bot ihm die Möglichkeit, fortan diesen in die erste Linie zu stellen und nicht den Landkrieg. Nicht Zuwendung zum Landkriege brachte er, wie man nach Corbetts Ausführungen glauben könnte, sondern Abwendung von ihm. Nicht „die Methode des militärischen Drucks, des Angriffs, der der langsamer wirkenden Blockade vorzuziehen ist“, wurde Englands Maxime, denn für sie bot sich zu selten Gelegenheit, sondern die Verteidigung der See. In den künftigen Bündnissen Englands wurde die Arbeitsteilung zwischen Landkrieg und Seekrieg immer mehr in der Weise vorgenommen, daß die Verbündeten gegen Subsidienzahlung den Landkrieg führten, und daß England an angriffsweiser Kriegführung sich nur das vorbehielt, was die Verteidigung der See von selbst mit sich brachte: die Schädigung der Seeinteressen seiner Gegner und seiner Rivalen.

Weshalb wird in unserem Buche dieser für die dem spanischen Erbfolgekriege folgende Zeit so beachtenswerten Seite der englischen Kriegführung so wenig Beachtung geschenkt? Sieht es nicht so aus, als sollte sie absichtlich im Hintergrunde gehalten werden? Auch an den zahlreichen Stellen, wo von den Aufgaben der gegenwärtigen und der zukünftigen Kriegführung gesprochen wird, findet sich kein Hinweis darauf, was Englands durch fortwährende Rüstungen stets neu befestigte Seeherrschaft an angriffsweiser Bedrohung für alle modernen Staaten enthält, die durch die heutige Wirtschaftsweise immer abhängiger von der See, immer verwundbarer für den Seekrieg werden. Was Corbett als „die höhere Strategie des Mittelmeeres“ schildert, würde, seitdem dieses Meer wieder die Welthandelsstraße aller Nationen geworden ist, sich doch immer mehr nach der Seite „der Vernichtung und des Schutzes des Seehandels“ betätigen als nach der „des militärischen Druckes“. Lag es nicht nahe, da der Verfasser sich am Schlusse dieses dem Mittelmeer gewidmeten Buches doch den heutigen Verhältnissen zuwendet, darauf hinzuweisen, daß der Bau des Suez-Kanals dort eine ganz neue Lage geschaffen hat? Und doch hören wir nur vom Mittelmeer als dem Mittelpunkt der Welt, als dem Waffenplatz, dessen Wichtigkeit der Hinblick auf die die Welt umspannenden Reiche uns nicht verdunkeln solle, von der englischen Mittelmeerflotte als der Garantie des europäischen Gleichgewichts — der Kanal wird nicht einmal genannt. Es scheint, als sollte von allem, was an den Handelskrieg erinnert, nicht gesprochen werden. Wenn ich früher gesagt habe, das Corbett'sche Buch sei bemerkenswert durch die Einblicke, die es gewährt in die heutigen englischen Anschauungen, so kann ich nicht umhin, dem hinzuzufügen: und durch das, was es in dieser Beziehung verschweigt. Aber auch das verleiht ihm Wert.

Freiherr v. Malsbahn.



Die Kommandotürme an Bord unserer Linienschiffe.

(Mit 6 Abbildungen.)

Von Kapitänleutnant v. Krosigk.

Einleitung.

Die Notwendigkeit, das Schiff in allen seinen Teilen von einem Punkte aus zu leiten, hat dazu geführt, die Kommandoelemente auf einen Platz zu vereinigen.

Die gewaltige Geschoszwirkung moderner Geschütze und die Vorstellung der verhängnisvollen Wirkung eines feindlichen Treffers an diesem Platze ergaben das Bedürfnis, diese Stelle mit besonders starkem Schutz zu umgeben.

Für die Anordnung und Gestaltung der Kommandotürme sind in allen Marinen praktische Erfahrungen in weit geringerem Umfange maßgebend gewesen als theoretische Überlegungen. Die wenigen Seekämpfe, die in den letzten Jahrzehnten zwischen Panzerschiffen stattgefunden haben, geben über die verschiedenen wichtigen Fragen des Panzerschiffbaues, über Wirkung der verschiedenen Geschosarten sowie der Torpedos und Minen nur unvollkommene Aufklärung. So haben diese vereinzelt Kämpfe auch noch keinerlei Erfahrungen geliefert, die für die Anlage der Kommandotürme zu verwerten wären. Die Ereignisse des russisch-japanischen Krieges dagegen versprechen, zumal wenn erst vollständigeres Material der Öffentlichkeit übergeben wird, auch in bezug auf die Frage der Kommandotürme eine Bereicherung unserer Kenntnisse.

Eingehende Schießversuche gegen modern eingerichtete und gepanzerte Ziele würden die aus kriegerischen Ereignissen zu ziehenden Folgerungen ersetzen können, zumal man bei solchen Versuchen Vorbedingungen mit Leichtigkeit herbeiführen kann, wie sie im Gefecht unter zehn Fällen vielleicht nur einmal eintreten, die aber trotzdem Berücksichtigung fordern. Solche Schießversuche verlangen aber die Aufwendung sehr erheblicher Mittel und bleiben daher ein Privileg der reichen Seemächte; in den letzten Jahren hat nur in England ein derartiger Schießversuch gegen einen Kommandoturm des austrangierten Panzerschiffes „Velleisle“ stattgefunden, die Ergebnisse werden in solchem Falle möglichst geheim gehalten.

Die für die Anlage der Kommandotürme maßgebenden Überlegungen haben, soweit das allgemein zur Verfügung stehende dürftige Stizzenmaterial Aufschluß gibt, überall fast zu den nämlichen Ergebnissen geführt. Ihre kurze Erläuterung ist hier vielleicht am Platze.

Die gleichartige Entwicklung der Kommandotürme aller Seemächte ergibt sich zum Teil aus dem überall gleichmäßig ausgebildeten Typ des allseitig armierten Linienschiffes mit je einem Barbetteturm mit schweren Geschützen vorn und achtern und der zwischen beiden unter Panzerschutz aufgestellten Mittelartillerie. Überall sehen wir jetzt den Kommandoturm auf der Kommandobrücke unmittelbar hinter dem vorderen Geschützturm aufgestellt, meist um ein, manchmal um zwei Decks höher als dieser. Die zweite Kommandostelle ist zugunsten der vorderen naturgemäß weniger vollkommen entwickelt, sie ist kleiner, niedriger aufgestellt, meist ohne Überblick nach vorn, schwächer gepanzert und nicht mit allen Kommandoelementen versehen.

Ein gepanzertes Schacht, in dem die Leitungen der Kommandoelemente nach unten in den Schuß des Panzerdecks geführt werden, trägt zur Unterstützung des Turmes bei.

Der Turm wird gebildet durch senkrecht stehende Panzerplatten ohne Hinterlage, sein Grundriß ist teils kreisförmig oder oval, teils rechteckig. Der Zugang geschieht meist durch eine hinten angebrachte Öffnung, geschützt wird diese durch eine dahinter aufgestellte senkrechte, teils gerade, teils gekrümmte Panzerwand. Die Breite des vorderen Kommandoturms erreicht im allgemeinen nicht die der Schornsteine und läßt somit einen Ausblick recht achters aus nicht zu. Eine Ausnahme hiervon machen vielleicht die neueren englischen und amerikanischen Schiffe vom „Duncan“- und „Rhode Island“-Typ an. Dies scheint darauf zu deuten, daß in den letzten Jahren der Grundsatß sich allgemeine Geltung verschafft hat, das Schiff im Gefecht aus dem Kommandoturm zu leiten.

Wie weit der Boden der Kommandotürme gepanzert ist, läßt sich aus dem verfügbaren Material nicht ersehen, doch ist anzunehmen, daß bei den neueren Schiffstypen ein Schuß gegen die unter dem Turm krepierenden Granaten allgemein vorhanden ist.

Nach oben ist der Kommandoturm allgemein durch ein Dach von mäßiger Dicke geschützt, das meistens gewölbt und bei den älteren Konstruktionen durchweg breiter als der Turm ist. Der Zwischenraum zwischen Dach und Turmwand gewährt den notwendigen Ausblick.

Auffallend erscheint, daß bei einzelnen französischen und allen neueren amerikanischen Linienschiffen die Decke des Turmes den Mast trägt. Wahrscheinlich soll durch diese Verlegung des mit sehr großem Durchmesser konstruierten Mastes die Beschränkung des Gesichtsfeldes nach achtern vermieden werden; diese Anordnung erscheint indessen nicht unbedenklich.

In betreff der anzuwendenden Panzerstärke gehen die Auffassungen der verschiedenen Seemächte auseinander. Auf den älteren englischen Schiffen bis zum Typ „Royal Sovereign“ ist der Kommandoturmpanzer schwächer als der der schweren Artillerie und der Gürtelpanzer, auf sämtlichen neueren Schiffen ist er dem Panzer der schweren Artillerie gleich und stärker als der Gürtelpanzer, von der „Canopus“-Klasse an beträgt er durchweg 305 mm.

In der französischen Marine ist der Kommandoturm meist schwächer gepanzert als die schwere Artillerie und stärker als die Wasserlinie, doch finden hiervon vielfach Abweichungen statt, so daß ein Prinzip nicht recht ersichtlich ist.

Auf den neuesten amerikanischen Schiffen ist der Turm ebenso stark wie die Wasserlinie und schwächer als die schwere Artillerie gepanzert, auf den älteren Schiffen schwächer als beide.

Bei der Veröffentlichung der Konstruktionsdaten der Neubauten fremder Marinen wird meist nur die Panzerstärke des Kommandoturmes, vielleicht noch die des Panzerschachtes angegeben, nähere Einzelheiten sind meist nicht ersichtlich.

Im folgenden soll versucht werden, festzustellen, was ein Kommandoturm alles in sich aufnehmen soll, welche Anforderungen weiter militärischerseits erhoben werden müssen, und wie sich nach alledem ein Kommandoturm gestalten lassen wird.

Es möge zunächst der vordere Kommandoturm eines unserer Linienschiffe betrachtet werden unter der Voraussetzung, daß außer demselben eine direkt mit ihm verbundene tiefergelegene Kommandostelle und ein Kommando stand hinten vorhanden sind. Als allgemeiner Zweck des Kommandoturmes wird, vorausgesetzt, daß er das Ruder und die zur Handhabung des Schiffes und seiner Waffen im Gefecht erforderlichen Apparate aufnehmen und ihre Handhabung ermöglichen soll.

Apparate.

Im allgemeinen wird der vordere Kommandoturm eines Linienschiffes folgende Apparate in sich aufnehmen müssen:

Für die Schiffsleitung:

- a) Ruder und Kompaß,
- b) Kommandogeber nach den Maschinen, nach den Steuerstellen, für „Schotten dicht“, Umbrehungsanzeiger,
- c) Schallrohre nach der unteren Kommandostelle und dem Stand über dem Kommandoturm,
- d) Sprachrohre oder Fernsprecher nach dem hinteren Kommando stand, nach den Maschinen, nach den Steuerstellen, den Ruderkuppelungen und dem Regelkompaß.

Zur Handhabung der Waffen des Schiffes können in Frage kommen:

- a) Aufstellung für den Entfernungsmesser, wenn dies der verfügbare Raum zuläßt, wäre wünschenswert,
- b) Kommandogeber,
- c) Sprachrohre, Fernsprecher, Schallrohr nach der unteren Kommandostelle,
- d) Sprachrohr oder Fernsprecher nach den Torpedozielstellen.

Außerdem eine Nachtbeleuchtung und Vorrichtung zum Abblenden.

Dies ist die angestrebte Ausrüstung eines Kommandoturmes mit Kommando-
elementen.

Die Frage ist nun, ob noch weitere Gegenstände nötig sind, und was von den angeführten Dingen vielleicht anderweitig angebracht werden kann. Selbst bei gründlicher Betrachtung wird es kaum möglich sein, hier Vereinfachungen vorzuschlagen, wenn man nicht von dem Grundsatz, daß das Schiff und seine Waffen von dem Kommandoturm aus direkt gehandhabt werden sollen, abweichen will.

Höchstens könnte vielleicht der Kommandogeber für „Schotten dicht“ außerhalb des Kommandoturmes angebracht werden. Neuere Handelsdampfer haben das Kommando „Schotten dicht“ auf dem Maschinentelegraphen, neben dem Kommando „Achtung“. Der Fortfall dieses Apparats würde indessen keine erhebliche Raumersparnis zur Folge haben.

Denkbar wäre, wenn man den erwähnten Grundsatz fallen läßt, die Verwendung von Ruder- und Maschinentelegraphen in der unteren Kommandostelle im Gefecht und ihre Bedienung auf Kommandos, die mit dem Schallrohr oder durch den Panzerschacht von oben zu geben wären. Der Mann am Ruder würde alsdann aber nichts sehen können als seinen Kompaß und müßte schon allein zum Positionhalten im Verbande dauernd Ruderkommandos nach Graden erhalten. Auch die Maschinen-

telegraphen müssen im Kommandoturm bleiben. Dort genügt ein Blick, um zu übersehen, ob das Maschinenkommando richtig eingestellt und die richtige Rückmeldung erfolgt ist. Die Verwendung der Telegraphen in der unteren Kommandostelle würde eine sehr ausgiebige Benutzung des Schallrohrs bedingen und mündliche Rückmeldung erfordern. So würde die grundsätzliche Benutzung von Ruder und Maschinentelegraphen dieser Stelle im Gefecht eine bedeutende Vermehrung der zu gebenden Kommandos und damit eine Fehlerquelle mehr bedeuten. Es erscheint danach zweckmäßiger, alle wichtigen Kommandoelemente im Gefecht im Kommandoturm zu haben und die der unteren Stelle nur als Reserve zu benutzen.

Mit dem Vormars, dem Standort des Ausgucks, ist keine Verbindung des Kommandoturmes vorgesehen, das Sprachrohr mündet außerhalb des Turmes auf der Kommandobrücke. Bei der Wichtigkeit, die Meldungen dieses Postens haben können, wenn die Aussicht vom Kommandoturm aus durch Rauch verdeckt ist, erscheint eine direkte Verbindung mit dem Kommandoturm geboten.

Notwendiges Personal.

Es fragt sich nun, welches Personal der Kommandoturm aufzunehmen hat.

Außer dem Kommandanten müssen dort sein der Navigationsoffizier, der Signaloffizier, der Mann am Ruder und der Telegraphenposten, event. ein Sprachrohrmann.

Die Feuerleitung der Artillerie bedingt die Anwesenheit des Artillerieoffiziers sowie seiner Gehilfen und von vier Mann für Kommandogeber, Telephon usw.

Ist der Kommandoturm Torpedozielstelle, so kommt der Torpedooffizier hinzu.

Auf einem Linienschiff, das nicht Flaggschiff ist, müssen demnach etwa 11 bis 13 Personen im Kommandoturm Platz finden.

Die weiteren militärischen Anforderungen an den Kommandoturm werden nun dahin zusammengefaßt werden können, daß derselbe genügenden Raum und Überblick und genügenden Schutz gewähren soll.

Genügender Raum und Überblick.

Der Raum muß so reichlich bemessen sein, daß das Personal sich bei der Bedienung der Apparate nicht gegenseitig hindert, daß der Kommandant ohne Schwierigkeit sich dorthin begeben kann, wo er den besten Überblick hat.

Eine gute Übersicht muß der Kommandoturm nach allen Seiten, womöglich auch nach achtern gewähren. Dies bedingt, daß er so hoch aufgestellt ist, daß man über die Aufbauten des Mittelschiffes hinwegsehen kann, ferner bedingt dies eine Breite des Turmes, die es gestattet, an den Schornsteinen vorbeizusehen. Eine Aufstellung der Schornsteine nebeneinander statt hintereinander ist daher unzweckmäßig, sie erfordert entweder eine übermäßige Breite des Kommandoturmes oder den Verzicht auf den Überblick achteraus.

Für den Artillerieoffizier ist ein ebenso weit reichender Überblick nicht unbedingt nötig.

Zum guten Überblick gehört m. E. auch, daß alle Faktoren, die irgendwie störend auf den Kommandanten und den ganzen Befehlsmechanismus wirken können,

nach Möglichkeit beseitigt werden. Dies bezieht sich vor allem auf die Störung durch die eigene Artillerie. Der Kommandoturm sollte nicht durch das Feuer schwerer Geschütze in der Hartrichtung starken Erschütterungen ausgesetzt sein; Maschinenkanonen und Gewehre sollten nicht in der nächsten Nähe stehen, um nicht durch ihr Getöse Fehler oder Versagen der Befehlsübermittlung zu veranlassen.

Trennung der Artillerieleitung von der Schiffsleitung.

Zweifellos störend für die Schiffsleitung wird immer die Anwesenheit der Artillerieleitung sein. Der Artillerieoffizier mit seinem Personal wird stets da stehen müssen, von wo aus er den günstigsten Überblick auf den Gegner hat, dort wird für den Kommandanten dann kaum Platz bleiben. Die Leitung der Artillerie beruht auf einer Reihe mündlicher Befehle für die Kommandogebir, die leicht entweder die Schiffsleitung stören oder durch sie gestört werden können. Je enger der Raum ist, auf den Artillerie- und Schiffsleitung angewiesen sind, umso mehr steigern sich die störenden Einflüsse.

Diese Umstände sprechen für eine Trennung der Artillerieleitung im Kommandoturm von der Schiffsleitung. Dagegen spricht die Notwendigkeit des Zueinanderarbeitens beider Leitungen, die erleichtert wird, wenn der Artillerieoffizier jeden Befehl des Kommandanten direkt hört.

Die Anerkennung des Übelstandes der früheren Konstruktion, der seinen Hauptgrund in der Enge des verfügbaren Raumes hatte, hat zur Trennung der Artillerieleitung von der Schiffsleitung auf den Schiffen der „Wittelsbach“-Klasse geführt. Die Urteile über die dort angewendete Konstruktion zweier Türme übereinander sind sehr verschieden. Die Zweckmäßigkeit der Trennung wird teils grundsätzlich bestritten, teils anerkannt, teils wird nur die Form der Anordnung für unzweckmäßig gehalten.

Die Anordnung auf den Schiffen der „Braunschweig“-Klasse ist daraufhin so getroffen worden, daß Schiffs- und Artillerieleitung in einem vergrößerten Kommandoturm wieder gemeinsam Platz finden. Damit kann indessen diese Frage noch nicht als abgeschlossen gelten. Die Artillerieleitung muß die Kommandos für Ruder und Maschine hören, erwünscht ist, daß sie selbst mit ihrem Mechanismus von der Schiffsleitung nicht gestört wird. Läßt sich also eine sichere und bequeme mündliche Verbindung bei sonst getrennten Räumlichkeiten aufrechterhalten, z. B. durch eine Grating oder ein kurzes Schallrohr, so möchte ich die Trennung beider Faktoren für zweckmäßiger halten als die gemeinsame Unterbringung.

Schutz des Kommandoturmes.

Ein ausreichender Schutz des Kommandoturmes ist von besonderer Wichtigkeit für das Schicksal des ganzen Schiffes. Eine Beschädigung, selbst eine leichte von nur vorübergehendem Einfluß, kann die schwerwiegendsten Folgen haben. Wird z. B. ein Kommandoturm getroffen, aber nicht durchschlagen, das Personal nur betäubt, die Apparate nicht einmal beschädigt, so kann dies schon genügen, um im Verbands der Flotte schwere Verwirrung herbeizuführen, bis der Stellvertreter des Kommandanten die Leitung übernommen hat. Hierdurch fällt ein, vielleicht sogar mehrere Schiffe des Verbandes in der Feuerwirkung der Linie auf einige Zeit völlig aus. Das beste

Beispiel hierfür liefert uns der Kommandoturmtreffer auf „Zeffarewitsch“ gelegentlich des Ausbruchs der russischen Flotte aus Port Arthur.

Durch Treffer an anderen Teilen des Schiffes ist dies lange nicht in dem Maße der Fall. Ist die schwere Artillerie außer Gefecht gesetzt, ja die gesamte Artillerie, Kommandoturm aber und Maschinenanlage intakt, so ist das Schiff immer noch gefechtsfähig, es besitzt noch Torpedo und Ramme und braucht die Gefechtslinie nicht zu verlassen.

Wird der Kommandoturm zerstört, so ist die Befehlsübermittlung fraglich, so ist keine geschützte Stelle mehr vorhanden, die genügenden Überblick gewährt, denn eine Leitung des im Verbände fahrenden Schiffes vom achteren Kommando stand aus erscheint ausgeschlossen.

Mit Recht ist der Kommandoturm als das Gehirn des Schiffes bezeichnet worden. Es ist daher eine billige Forderung, ihn so zu schützen, daß er im entscheidenden Nahgefecht nicht durchschlagen und die in ihm befindlichen Personen nicht durch Gasdruck oder Sprengstücke außer Gefecht gesetzt werden können. Diese zweifache Forderung bedingt absoluten Panzerschutz selbst gegen die Panzergeschosse der schwersten Kaliber auf nahe Entfernungen, und Schutz der Öffnungen, namentlich auch des Gesichtsfeldes.

Der in unserer wie in der englischen Marine neuerdings durchgeführte Grundsatz, dem Kommandoturm den stärksten, sonst auf dem ganzen Schiffe verwendeten Panzer oder den absolut stärksten zu geben, trifft meiner Ansicht nach also durchaus das Richtige. Der anzuwendende Panzerschutz hat sich auf den Kommandoturm selbst und seine Verbindung nach untenhin zu erstrecken.

Schutz gegen Panzergeschosse.

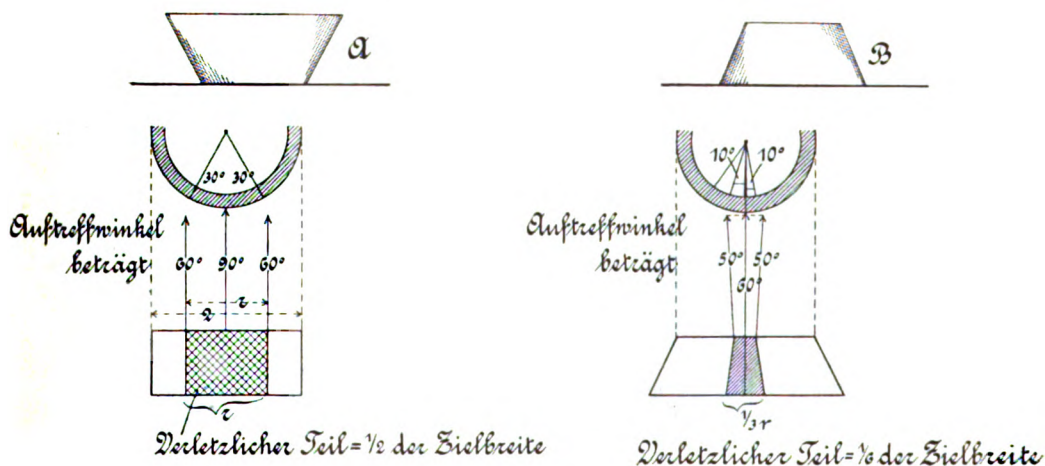
Wenden wir uns zunächst dem Schutz gegen Panzergeschosse zu. Je schräger ein Geschos auf einen Panzer auftrifft, desto geringer wird seine Durchschlagsleistung. Im Seekampf werden die auftreffenden Geschosse selten mit einer stärkeren Neigung gegen die Horizontalebene als etwa 6° kommen, ist der Fallwinkel größer, so ist ihre Durchschlagsleistung nicht mehr bedeutend. Dies legt den Gedanken nahe, den Panzer von vornherein gegen die Vertikalebene geneigt aufzustellen, wie dies verschiedentlich zum Schutz der schweren Artillerie auch an Bord geschieht. Man würde dadurch manchen Vorteil haben. Ein zylindrischer Kommandoturm, der bis zum Auftreffwinkel von 60° gefährdet ist, bietet ein verletzbares Ziel von der Hälfte seiner Fläche (vgl. Abbild. 1). Ein konisch gepanzerter Turm, dessen Wand 60° zur Horizontalebene steht, bietet nur $\frac{1}{6}$ seiner Fläche Auftreffwinkel zwischen 60° und 50° , sonst nur ungünstigere. Der in ausladender Form konstruierte konische Turm würde den Vorteil bieten, Sprengstücke vor allem nach unten abzuweisen, auch würde bei wachsendem Fallwinkel der Auftreffwinkel immer ungünstiger werden. Andererseits bietet er gegen Steilfeuer eine bedeutende Zielfläche, auch ist seine Grundfläche, mittels deren seine Befestigung erfolgt, verhältnismäßig klein, so daß, wenn er ausschließlich mit der Grundfläche befestigt ist, die Gefahr, daß er vielleicht nach mehreren Treffern umgeworfen wird, nicht ausgeschlossen scheint.

Setzt man für diese beiden konischen Turmformen von 60° Neigung als notwendiges Maß die kleinere Fläche zugrunde, also bei A die Bodenfläche, bei B die Dachfläche, so ergibt sich, daß ein zylindrischer Turm weniger Gewicht beansprucht, auch wenn er so stark gepanzert ist, daß er bei 90° Auftreffwinkel denselben Widerstand bietet wie der konische Turm bei 60° (vgl. Anlage 1).

Ein konischer Turm wird also nur da zweckmäßig sein, wo die Befestigung eines zylindrischen Schwierigkeiten verursacht.

Ein kreisförmiger Grundriß, also zylindrische Gestalt, bietet den Vorteil des geringsten Gewichts bei gegebener Bodenfläche und gleichmäßig starken Schutzes nach allen Seiten. Ist der Turm bei Auftreffwinkeln von 90° bis 60° verletzbar, so beträgt die Verletzbarkeit die Hälfte, bei 90° bis 70° etwa ein Drittel der gesamten Zielfläche. Ein zylindrischer Turm bietet aber keinen sehr guten Überblick, wenn er nicht sehr großen Durchmesser hat.

Abbild. 1.



Ein rechteckiger Grundriß beansprucht von vornherein mehr Gewicht als ein kreisförmiger oder ovaler. In den Richtungen rechtvoraus und rechtquerab ist außerdem nicht seine Mitte allein, sondern seine gesamte Fläche günstige Zielfläche. Vor allen Dingen wird m. E. zu berücksichtigen sein, welche Schußrichtungen die häufigsten sein werden; in diesen wird ein besonderer Schutz notwendig sein.

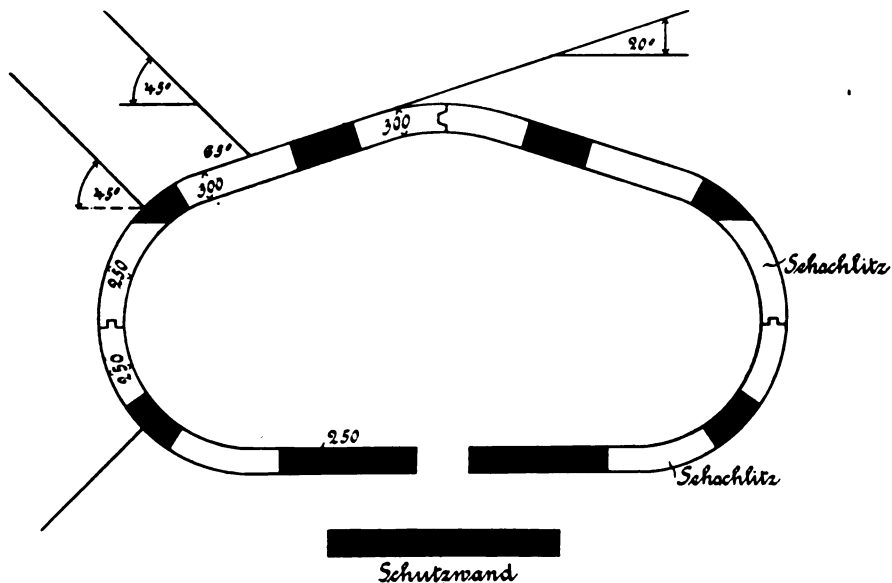
Die Schußrichtung rechtvoraus wird von dem im Verbands fechtenden Linienschiff im allgemeinen nur im Ferngefecht längere Zeit beibehalten werden können, im Nahgefecht wahrscheinlich nur während kurzer Episoden. Es wird daher wohl genügen, wenn der Turm in dieser Richtung derart geschützt wird, daß seine Panzerung über 45 hm nicht mehr durchschlagen wird.

Auch die Schußrichtung rechtachters wird wohl in vorübergehenden Momenten, im entscheidenden Kampf aber wohl nicht dauernd innegehalten werden. Derselbe Schutz wie in der Richtung voraus wird hier jedenfalls ausreichend sein. Die Schußrichtung, in der beide schweren Geschütztürme feuern können, also von 45° bis 135° , wird weit wichtiger sein, vor allem in der Phase des Gefechts, die ein planmäßiges

Niederkämpfen des Gegners bezweckt. Die größte Wirkung des eignen Feuers, die erreicht wird durch Gleichmäßigkeit der Fahrt, Entfernung und Schußrichtung, bietet auch dem Gegner die besten Chancen für ein sicheres Feuer. In dieser Schußrichtung bedarf also unser Kommandoturm des stärksten Schutzes, der im Nahgefecht auch gegen das schwerste feindliche Geschütz ausreicht.

Der Kommandoturm unserer neuen Linienschiffe entspricht diesen grundsätzlichen Anforderungen noch nicht völlig (vgl. Abbild. 2). Von der Mittschiffslinie verläuft die 300 mm starke Vorderwand etwa 2,5 m weit gradlinig in der Richtung 110° von vorn (20° zur Querabrichtung), geht dann in einen Kreisbogen von 1,5 m Radius über, in der Richtung von 180° verläuft er dann wieder gradlinig bis zur mittschiffs

Abbild. 2.



Kommandoturm unserer neueren Linienschiffe.

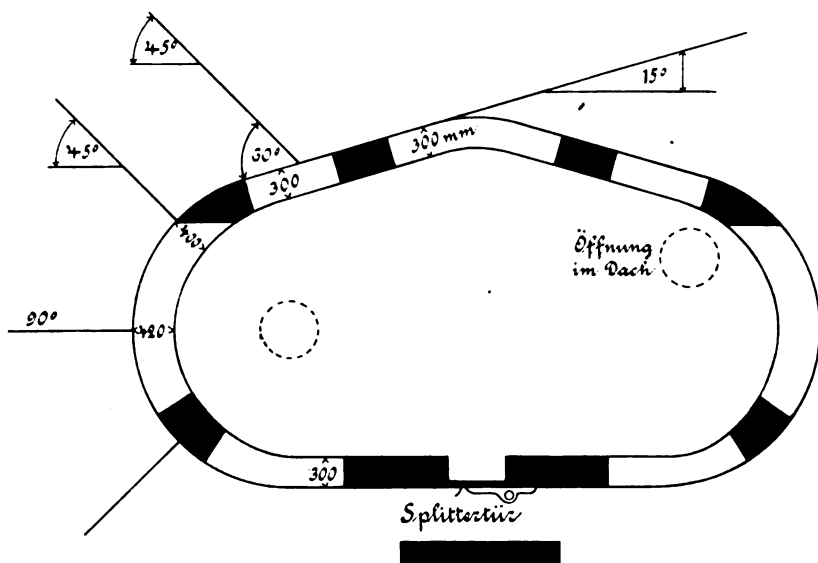
liegenden Eingangsöffnung. Die Panzerstärke verringert sich bei der Richtung 90° auf 250 mm und bleibt dann gleichmäßig. Der Teil dieses Kommandoturmes in der Richtung von 45° bis 135° , der dem schwersten Feuer auf die nächste Entfernung ausgesetzt ist, hat bei dieser Konstruktion einen geringeren Schutz als die schon durch ihre Aufstellung stärkere Vorderwand.

Auf Grund der Berücksichtigung der Schußrichtungen ergibt sich bei denselben Dimensionen eine etwas andere Grundform des Kommandoturmes (siehe Abbild. 3). Für seine Panzerstärken sind die Leistungen der neuesten Kruppschen SK. zugrunde gelegt.*) Für die Richtung 90° wird eine Panzerstärke von 420 mm notwendig sein; in den Richtungen 45° und 135° wird ein etwas geringerer Panzer, etwa von 400 mm,

*) Weyers „Taschenbuch der Kriegsflootten“.

genügen, denn die 45° peilenden Gegner einer passierenden Linie befinden sich etwa $\frac{5}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ mal soweit entfernt wie die querab befindlichen. Die Vorderwand müßte eine Stärke von 30 cm besitzen und in einem Winkel von 10° bis 15° zur Querabrichtung stehen, um in der Richtung von 45° einen Auftreffwinkel von höchstens 60° zu bieten. Für die Richtung voraus würde der 300 mm-Panzer auf 45 hm völligen Schutz bieten (etwa 70° Auftreffwinkel). Für die Hinterwand wird der Panzer von 300 mm ebenfalls ausreichend sein. Die Richtung der Hinterwand wird sich nach der Gestaltung des Zuganges zu richten haben. Ist eine Schutzplatte nötig, so wird die Hinterwand querwärts aufzustellen sein, falls nicht, wird eine zur Vorderwand symmetrische Anordnung einen Gewinn an Grundfläche ohne erhebliche Gewichtszunahme bieten. Für die Gestaltung des Zuganges selbst werden noch andere Gesichtspunkte zu berücksichtigen sein.

Abbild. 3.



Schutz gegen Granattreffer, Sprengstücke usw. und Gasdruck.

Außer gegen Panzergeschosse muß der Kommandoturm noch Schutz bieten gegen Granattreffer, Sprengstücke, Splitter und gegen den Gasdruck.

Ein oben offener Kommandoturm, wie auf S. M. S. „Neptun“, hat zweifellos große Annehmlichkeiten. Wegen leichte Eisen- und Holzsplitter würde ein Splitterschutz genügenden Schutz bieten, dies würde aber kaum imstande sein, schwerere Gegenstände, wie Teile des Fockmastes, abzuhalten. Die Gefahr des direkten Einschlagens von Schrapnellkugeln erscheint wenig bedenklich, die Treffchancen für diese Geschosart sind im allgemeinen gering, und die Verwendung anderer Geschosse verspricht mehr Erfolg. Größer ist entschieden die Gefahr des Einschlagens der Sprengstücke von Pulver- und Sprenggranaten; gegen letztere werden wahrscheinlich auch Panzergratings keinen Schutz

bieten. Nicht zu unterschätzen ist entschieden auch die Gefahr der Betäubung der Insassen des Turmes durch den Luftdruck darüber fliegender und krepierender Geschosse. Eine Überdachung des Kommandoturmes wird man daher wohl nicht umgehen können. Da ein Schutz gegen Steilbahnfeuer nicht beabsichtigt wird und von direkten Treffern dem Dach keine große Gefahr droht, wird ein Dach von mäßiger Stärke, 30 bis 50 mm Stahl, genügen, um Sprengstücke und herabfallende Gegenstände abzuhalten.

Die Gestalt des Daches ist recht wesentlich. Bisher ist es im allgemeinen über die Wände des Kommandoturmes pilzartig hinausragend dergestalt angebracht worden, daß zwischen seiner Unterkante und der Oberkante des Panzers eine lichte Weite von etwa 20 cm bis 30 cm für den Ausblick vorhanden war. Diese Anordnung gibt zwar eine Sicherheit gegen von oben kommende Sprengstücke und Splitter, aber nicht gegen solche, die von unten kommen, wie sie jeder direkte Granattreffer bringen wird, ja bringen muß. Den besten Beweis hierfür liefert der Kommandoturmtreffer auf dem russischen Linienschiff „Zessarewitsch“ („Marine-Rundschau“ Novemberheft, S. 1211). Ein schweres Sprengstück, die Spitze einer 30,5 cm-Granate, die den Kommandoturm auf halber Höhe traf, flog senkrecht nach oben, wurde von dem Pilzdach des Turmes aufgefangen, in den Turm hineingeleitet, und tötete dort das gesamte Personal bis auf zwei Offiziere, die nur betäubt wurden. Der Erfolg dieses Schusses war, daß das Rudersich durch die fallenden Leute nach Backbord legte, das Schiff aus der Formation ausschor und die gesamte russische Linie in Verwirrung geriet.

Auch beim „Velleisle“-Schießversuch fanden sich im Innern des in derselben Weise überdachten Kommandoturmes Granatsplitter vor, was eigentlich nicht anders zu erwarten war.

Diese Turmkuppel muß also Splitter und Pulvergase direkter Granattreffer in den Turm befördern; sie schützt also nicht, sondern schafft eine Gefahr, wo keine notwendig ist, und sollte deshalb überall sobald als möglich beseitigt werden. Die Notwendigkeit, aus dem Kommandoturm einen direkten Ausblick zu haben, wird wohl bestehen bleiben. Das gespiegelte Bild eines Periskops oder einer Camera obscura wird den persönlichen Ausblick nie ersetzen. Die Gefahr direkter Treffer in die Sehöffnungen hinein wird sich nicht ganz ausschalten lassen, durch Verkleinerung dieser Öffnungen kann man sie verringern.

Unsere neuesten Konstruktionen haben als Sehöffnungen horizontale Schlitze, die ringsherum in die Panzerwand hineingeschnitten sind. Bei Anwendung dieser Sehslitze wird das Dach direkt auf der Oberkante der Panzerwand befestigt.

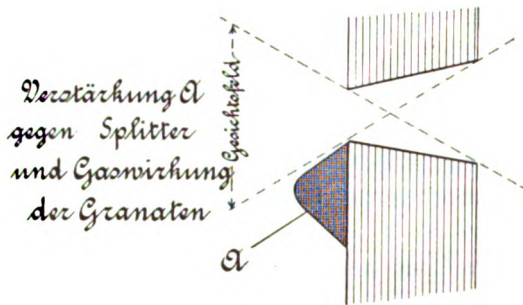
Der Einfluß des Luftdrucks der krepierenden Pulver- und vor allem der Sprenggranaten in der Höhe der Sehöffnungen ist bisher, soweit bekannt, noch nicht festgestellt worden. Beim „Velleisle“-Versuch befand sich wahrscheinlich auf dem Boden des Panzerturmes in einem Käfig eingeschlossen eine Matze, auf welche der Gasdruck keine Wirkung ausübte. Jedenfalls war sie den eindringenden Gasen nicht direkt ausgesetzt. Fred Jane hält diesen Versuch wohl mit Recht für nicht beweiskräftig.

Die Druckwirkung der Pulvergase, besonders der Sprenggranaten, darf nicht unterschätzt werden, sie wird sich durch große Sehöffnungen zweifellos im Kommandoturm bemerkbar machen. Ihre Wirkung ließe sich vielleicht durch Verstärkungen, die unter den

Schschlitz anzubringen wären, verringern (vgl. Abbild. 4). Die Anbringung starker Glasfenster innerhalb der Schlitz ist ausgeschlossen, weil sie splintern. Falls die Technik die Herstellung eines völlig durchsichtigen Materials erreicht*), das bei genügender Widerstandsfähigkeit nicht diese Splinterwirkung besitzt, ist in Anbetracht der Gefahr des Gasdrucks die Anwendung von Fenstern entschieden zu erwägen.

Den Forderungen, die die Artillerieleitung an die Größe der Schöffnungen stellen muß, werden indessen diese Schschlitz nicht genügen. Erkennt man damit an, daß die von der Artillerieleitung beanspruchten Öffnungen eine Gefahr wegen der Druckwirkung der Gase bilden, daß ferner die schmalen Schlitz diese verringern, ja vielleicht ganz beseitigen, so würde dies m. E. ein genügender Beweggrund sein, die Artillerieleitung von der Schiffsleitung räumlich zu trennen. Denn wozu soll man die gesamte Schiffsleitung einer Gefahr aussetzen, die nur die Artillerieleitung in Kauf zu nehmen braucht? Die Richtigkeit der dieser Überlegung zugrundeliegenden Voraussetzung müßte durch Schießversuche erst dargetan werden.

Abbild. 4.



Die Gefahr der Wirkung von Granattreffern bedingt noch eine andere Abweichung von dem bisher Üblichen. Der Eingang zum Kommandoturm findet bisher meist durch eine Öffnung in der Panzerwand statt, welche sich bei etwa 0,5 m Breite über deren ganze Höhe erstreckt. Diese wird durch eine dahinter stehende Panzerwand von größerer Breite gedeckt. Eine solche Art des Schutzes genügt wohl gegen Panzergeschosse, aber keineswegs gegen die Splinter und die Gasdruckwirkung der Granaten. Der Zugang wird daher zweckmäßiger anders angeordnet werden. Denkbar ist zunächst ein Zugang, der den Vertikalpanzer überhaupt nicht durchbricht, nämlich von unten, durch den Boden. Eine solche Konstruktion ist, wenn ich nicht irre, bereits früher einmal zur Anwendung gelangt. Es würde hierzu eine verschließbare Öffnung auf jeder Seite im gepanzerten Boden des Kommandoturmes notwendig werden, zu der von der Kommandobrücke eine Treppe hinab, vom Deck unter dem Kommandoturm eine Treppe hinaufführen würde. Nachteilig bei dieser Art der Anlage ist die Unbequemlichkeit, die der verlängerte Weg in den Kommandoturm für die Leitung des Schiffes von der Kommandobrücke aus mit sich bringt.

*) Dem würde z. B. das Zelluloid entsprechen, wenn es nicht so leicht brennbar wäre.

Nächstem wird die Anwendung von Panzertüren in Erwägung zu ziehen sein, wie sie an den Geschütztürmen der schweren Artillerie zur Anwendung gelangen. Diese bedeuten allerdings eine Schwächung des Panzers an der betreffenden Stelle, auch muß man auf das Versagen des Schließ- und Öffnungsmechanismus infolge auftretender Granatsplitter gefaßt sein. Falls zwei Türen angebracht werden können, so könnte im Gefecht die in Feuerlee befindliche Tür vielleicht zeitweise zum Verkehr von Meldern, Signalgästen usw. offen bleiben.

Bietet schließlich die Panzertür nicht die nötige Sicherheit gegen Panzer-
geschosse, so müßte der Zugang mit der dahinter stehenden Schutzplatte beibehalten werden, ihre Ausdehnung könnte man dann erheblich einschränken. Der Zugang zum Kommandoturm müßte dann aber durch eine Splittertür von genügender Widerstandsfähigkeit gegen Granatsplitter, auch der schwersten Kaliber, verschlossen werden. Für den Fall derersperrung des Zuganges wird die Anbringung von zwei Löchern von etwa 50 cm Durchmesser in der Decke des Kommandoturms vorzusehen sein, die durch Deckel verschlossen werden, und zu denen Steigeisen hinaufführen.

Der Unterbau.

Bei den bisherigen Konstruktionen ist der Kommandoturm allgemein auf dem die untere Kommandobrücke tragenden Deck aufgebaut, zu seiner Unterstüßung ist nur eine Vermehrung und Verstärkung der Decksbalken angewendet worden. Zur Abweisung von Splintern unten krepierender Geschosse ist der Boden aus 30 bis 50 mm starkem Stahl hergestellt. Die Kommandoelemente sind in einem entweder rechteckigen oder zylindrischen Schacht nach unten geführt. Dieser Schacht ist mit etwa 200 bis 250 mm, in der amerikanischen und französischen Marine bis 178 mm und 200 mm gepanzert. Derselbe dient gleichzeitig als Schallrohr und als Ausgang.

Ob eine derartige Anlage dem glücklichen Zufallstreffer eines schweren Geschüßes gewachsen ist, ist entschieden fraglich und soweit bekannt, durch Schießversuche bisher nicht erwiesen; ein stärkerer Schutz und eine stärkere Verbindung des Turmes nach unten durch einen breiten, stark gepanzerten Unterbau muß als wünschenswert bezeichnet werden.

Jedenfalls erscheint es bei der Wichtigkeit, die der gesamte Kommandoapparat für den Gefechtswert des Linienschiffes überhaupt hat, bedenklich, gerade hier an Gewicht, d. i. an Panzerschutz, zu sparen. Einen völligen Schutz und eine genügende Solidität des Baues würde die senkrechte Herunterführung des ganzen Kommandoturmes bis auf das Panzerdeck bieten, wie sie bei den Türmen der schweren Artillerie der neueren Linienschiffe angewendet wird. Man wird aber wohl auch mit einer geringeren Panzerung auskommen können.

Bei einer Verwertung des Panzers des vorderen Geschützturmes, wie auf der „Wettin“-Klasse, würde nur ein Unterbau von etwa einer Deckshöhe notwendig sein.

Reicht die Kasematte der Mittelartillerie bis an den vorderen Geschützturm, so wird sich ein konischer Unterbau empfehlen, der bis an die Oberkante der Kasematte reicht und von dort mit verringerter Wandstärke als Panzerschacht bis zum Panzerdeck führt. Der Unterbau müßte dann einen derartigen oberen Durchmesser

haben, daß der Kommandoturm mit der Mitte der Vorder- und Hinterwand fest auf ihm gelagert werden kann. Bei einem oberen Durchmesser von 4 m, einem unteren von 1,5 m würde die Wand eines solchen Trichters eine Neigung von etwa 18° zur Senkrechten erhalten, der günstigste Auftreffwinkel also nie mehr als 72° betragen. Bei einer Wandstärke von 300 mm würde dieser Trichter auf die nächsten Entfernungen auch gegen die Panzergeschosse der schwersten Kaliber Schutz bieten. Innerhalb der Kasematte würde ein um deren Panzerung (also 170 mm) verringerter Schacht von 130 mm Wandstärke genügen.

Die vorstehend skizzierte Anlage wird für Linienschiffe, die nicht Flaggschiffe sind, als ausreichend angesehen werden können; sie wird für 13 Menschen genügenden Raum bieten, das Areal beträgt 15 qm.

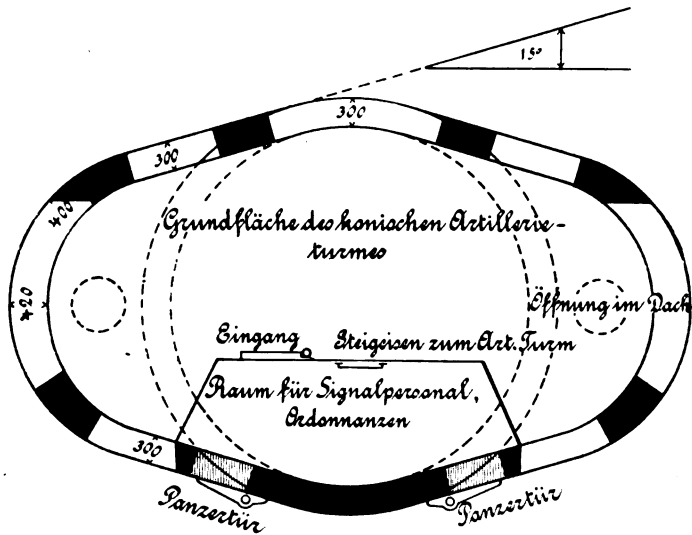
Anlage für Flaggschiffe.

Eine weitere Frage wird die sein, ob diese Anlage auch für Flaggschiffe ausreichend sein wird. Soll der Geschwader- und Flottenstab sich im Gefecht derselben Sicherheit wie der Schiffsstab erfreuen, so müßten im vorderen Kommandoturm Platz finden der Flottenchef oder Geschwaderchef, etwa vier Offiziere seines Stabes und zwei Mann Unterpersonal; auch ist ein Gestell für das Signalbuch nötig. Ein Signalmaat und etwa vier bis sechs Signalgäste und Ordonnanzen müssen, wenn nicht im Kommandoturm, so doch in einer Deckung untergebracht sein, von der aus sie womöglich einige Flaggleinen bedienen können.

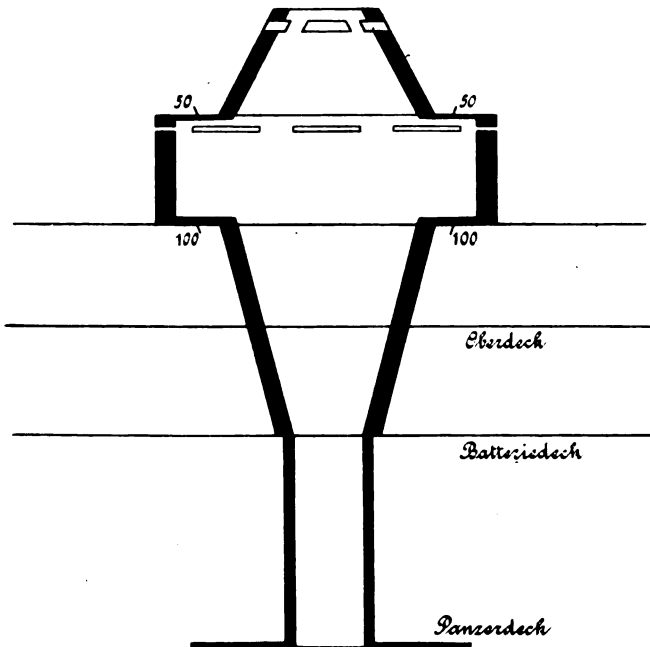
Wenn der Kommandoturm der neueren Linienschiffe vielleicht auch für diese Anzahl von Personen notdürftig Platz gewährt, so haben diese keinesfalls so viel Raum, daß sie sich nicht hindern. Eine Trennung wird hier also unbedingt notwendig. Es wird dann wohl das Zweckmäßigste sein, die Artillerieleitung in einen über dem Kommandoturm angebrachten Artillerieturm zu verlegen (vgl. Abbild. 5 und 6). Dieser kann, da der Artillerieoffizier keinen Überblick rechtachtersaus braucht, von geringerer Breite sein. Hierfür würde sich die Anwendung eines konischen Turmes von etwa 2,0 m Höhe empfehlen, der auf der Vorder- und Hinterwand des Kommandoturmes aufsteht und in dieser fest eingelassen ist. So wird sich eine Verbindung herstellen lassen, die genügende Festigkeit besitzt. Eine Panzerung von 300 mm wird völlig ausreichenden Schutz gewähren. Die Verbindung mit dem Kommandoturm erfolgt durch ein Schallrohr oder eine Grating; im unteren Turm wird dann ein Raum gewonnen, der zum Aufstieg in den oberen Turm dient und Ordonnanzen und Signalpersonal eine geschützte Unterkunft bietet.

Es wird noch zu erwägen sein, ob es nicht bedenklich ist, für Flaggschiffe andere Einrichtungen anzuwenden, wie für andere Linienschiffe. Erstrebenswert ist es entschieden, daß der führende Befehlshaber in den Stand gesetzt wird, seinen Verband von jedem beliebigen Linienschiff aus zu führen, ohne daß dadurch andere, für das Gefecht wichtige Faktoren des Führerschiffs, wie z. B. die Artillerieleitung, in ihrer Tätigkeit beeinträchtigt werden. Dies wird aber nur zu erreichen sein, wenn man sämtliche Linienschiffe mit einem doppelten Kommandoturm, so wie er hier für Flaggschiffe skizziert ist, unter Trennung der Artillerieleitung von der Schiffsleitung ausrüstet.

Abbild. 5.



Abbild. 6.



Schluß.

Eine solche Anlage wird allerdings ein erhebliches Gewicht, etwa 240 Tonnen, in Anspruch nehmen (vgl. Anlage 2). In dieser Zahl ist das Gewicht der zur Unterstützung notwendigen sonstigen Verstärkungen nicht einbegriffen. Da der skizzierte Turm

durch seine Anlage an sich widerstandsfähiger wird als die bisherigen, werden auch umfangreichere Unterfügungsbauten als bisher wohl nicht notwendig werden. Das ermittelte Gewicht ist allerdings recht beträchtlich, könnte aber m. E. nur verringert werden, wenn man die an den Kommandoturm zu stellenden Anforderungen einschränkt. Wie weit dies angängig, sei zum Schluß noch kurz betrachtet.

Verringert man die Anforderung an die Panzerstärke, so hat man sofort eine bedeutende Gewichtersparnis, diese bedeutet aber den Verzicht auf Schutz gegen Panzergeschosse schweren Kalibers. Es würde alsdann rationell sein, bis auf die Wandstärke herabzugehen, die auf niedrigste Entfernungen einen Schutz gegen Granaten schweren Kalibers bietet in der Voraussetzung, daß Panzergeschosse den Turm nicht treffen werden. Bei der Wichtigkeit des Kommandoturms und seines Inhalts und den unheilvollen Folgen seiner Zerstörung würde eine auf dieser Voraussetzung begründete Bemessung der Panzerstärke doch recht bedenklich sein.

Man könnte ferner die Forderung auf Unterbringung von Apparaten usw. einschränken, um so an Raum und damit an Gewicht zu sparen. Auf den neuen englischen Linienschiffen nimmt ein besonderer Mars einen Teil der Artillerieleitung auf. Diese Einrichtung erscheint für unsere Verhältnisse durchaus unzugemäÙig.

Schließlich wäre es möglich, die Forderung auf Übersicht bis recht achteraus fallen zu lassen; man würde dadurch eine geringere Breite des Kommandoturms erzielen und damit etwa bis zu einem Fünftel des eigentlichen Kommandoturms, also etwa 20 Tonnen ersparen. Das Aufgeben der Übersicht bis rechtachteraus erscheint aber für Schiffe, die im Verbande fahren, ebenfalls nicht unbedenklich.

Endlich aber ist es m. E. unrationell, sobald man den Schutz gegen Panzergeschosse und den Panzerunterbau als notwendig anerkennt, durch Verlegung von Mechanismen (wie der Artillerieleitung oder der Steuerstelle) oder Einschränkung der Übersicht an Raum und Gewicht sparen zu wollen. Wenn man nämlich die Notwendigkeit einer etwa 200 bis 250 Tonnen wiegenden Anlage überhaupt anerkennt, ist es zweckmäßiger, sie von vornherein so groß anzulegen, daß sie allen berechtigten Forderungen entspricht. Mit einem verhältnismäßig geringen Mehrgewicht (mehr als etwa 40 Tonnen wird der Unterschied kaum betragen) hat man dann den Vorteil, alle zur Leitung des Schiffs im Gefecht notwendigen Vorrichtungen bequem und — soweit man dies überhaupt annehmen darf — so gut wie vor feindlichem Feuer gesichert beieinander zu haben. Daher würde wohl eine der vorstehend skizzierten ähnliche Anlage am besten allen billigen Anforderungen entsprechen, die an Raum und Übersicht gestellt werden dürfen, und würde dem Kommandoturm denjenigen Schutz zuteil werden lassen, der ihm bei seiner hohen Bedeutung für die Gefechtsleistung des einzelnen Schiffes wie des gesamten Verbandes zukommt.

Anlage 1.

1. Gewichtsberechnung eines konischen Panzerturms von 1,5 m Höhe, 1,67 m oberem, 2,0 m unterem Durchmesser.

Satz: Der Inhalt eines Rotationskörpers ist gleich der Rotationsfläche multipliziert mit der Peripherie des Kreises, den ihr Schwerpunkt beschreibt.

$$\text{Also: } J = d \cdot h \cdot 2r \pi \qquad r_0 = 2,000$$

$$h = 1,5 \text{ m} \qquad a = 0,867$$

$$d = 0,300 \text{ m} \qquad d = 0,300$$

$$r_1 = 0,833$$

$$\begin{aligned} \text{Abstand des Schwerpunktes } r &= r_0 - \frac{a}{2} - \frac{d}{2} \\ &= 2,0 - 0,150 - \frac{1}{2} \sqrt{3} \\ r &= 1,42 \end{aligned}$$

Das spezifische Gewicht des Panzers beträgt 7,85.

Das Gewicht P des Turmes beträgt danach:

$$P_{300} = 2 \cdot 1,42 \cdot \pi \cdot 1,5 \cdot 0,300 \cdot 7,85.$$

$$\underline{P_{300} = 31,517 \text{ t.}}$$

Für 250 mm Panzer wird $d = 0,250$, $r = 1,40$.

$$P_{250} = 2 \cdot 1,40 \cdot \pi \cdot 1,5 \cdot 0,250.$$

$$\underline{P_{250} = 25,895 \text{ t.}}$$

2. Gewichtsberechnung eines zylindrischen Turmes mit dem inneren Durchmesser 1,67 m.

$$\begin{aligned} P &= 7,85 \cdot h \cdot \pi (r^2 - r_1^2) = 7,85 \cdot h \cdot \pi (r + r_1) (r - r_1) \\ &= 7,85 h \pi (r + r_1) d. \end{aligned}$$

$$\text{Für } d = 0,250 \qquad d = 300 \qquad d = 350$$

$$\text{wird } r_1 = 0,83 \qquad = 0,83 \qquad = 0,83$$

$$r = 1,08 \qquad = 1,13 \qquad = 1,18$$

$$r + r_1 = 1,91 \qquad = 1,96 \qquad = 2,01$$

$$\text{Dies ergibt: } \underline{P_{250} = 17,66 \text{ t}} \qquad \underline{P_{300} = 21,86 \text{ t}} \qquad \underline{P_{350} = 25,908 \text{ t.}}$$

Es ergibt sich also, daß der konische Turm von 1,67 m innerem Durchmesser bei 250 mm Wandstärke 25,895 t wiegt, während ein zylindrischer von demselben Durchmesser bei 350 mm Wandstärke 25,908 t, also insgesamt 13 kg mehr, wiegen würde.

Anlage 2.

Das Gewicht der ganzen Anlage würde betragen:

- a. Kommandoturm, 300 bis 420 mm Panzer, 2,5 m Höhe:

$$\left(\begin{array}{r} 4 \cdot 2,0 \cdot 0,300 \\ + \frac{2r \cdot \pi \cdot 0,420}{2} \\ + \frac{2r \cdot \pi \cdot 0,350}{2} \end{array} \right) \cdot 2,5 \cdot 7,85 = \text{rund } 105 \text{ t} \dots \dots \dots 105 \text{ t}$$

(für $\gamma = 1,3 \text{ m}$)

- b. Decke und Boden, 50 und 100 mm, rund 5 t 5 t

- c. Artillerieturm, konisch, 200 bis 300 mm Panzer, 2,0 m hoch.

Gewicht bei 300 mm Panzer nach allen Richtungen = 42 t

Ersparnis bei Verringerung der Wandstärke wie
recht voraus und recht achteraus bis 45° bzw. 135° ,
entsprechend der Panzerstärke des Kommandoturms, etwa
 $\frac{1}{7}$ des Gewichtes = 6 t

36 t 36 t

- d. Unterbau, 4,5 m hoch, 200 bis 300 mm Panzer,

Gewicht bei 300 mm Panzer nach allen Richtungen rund 95 t

Ersparnis wie unter c. $\frac{1}{7}$ des Gewichtes = 14 t

So weit der Unterbau durch den vorderen Geschütz-
turm vor Panzergeschossen gedeckt ist, wird seine Wand-
stärke noch erheblich verringert werden können; die Er-
sparnis beträgt hier mindestens 10 t

71 t 71 t

- e. Schacht für Kommandoelemente,

4,5 m hoch, 130 mm Panzer rund 21 t 21 t

Zusammen 238 t

Gesamtgewicht rund 240 t.



Hygienische und wirtschaftliche Probleme in Kamerun.

(Mit 2 Kartenstizzen.)

Von Dr. Hans Ziemann, Marine-Oberstabsarzt und Regierungsarzt in Kamerun.

In erfreulichem Maße beginnt seit den letzten zwei Jahren das Interesse in Deutschland an der Entwicklung seiner Kolonien zu wachsen. Vor allem ist es Kamerun, welches wegen seiner stellenweise enormen Fruchtbarkeit und wegen der Funde an Petroleum und Zinn die Aufmerksamkeit erregt. Dieses Interesse konnte auch nicht lahmgelagt werden, als eine irrefeleitete öffentliche Meinung rein lokalen Aufständen der Eingeborenen Kameruns zum Teil dieselbe Bedeutung beimäß, wie den Aufständen der Hereros und der Hottentotten Deutsch-Südwestafrikas. Jeder Vergleich zwischen den beiden Kolonien ist absolut unmöglich. In Deutsch-Südwestafrika haben wir ein subtropisches, ungeheures Gebiet von meist gebirgigem und Steppencharakter, bewohnt von nur drei Stämmen, den Ovambos, Hereros und Hottentotten, von denen jeder Stamm sich als Einheit und damit solidarisch fühlt.

Kamerun dagegen, klimatisch und geologisch ungemein reich gegliedert, wird von einer großen Fülle von Stämmen bewohnt, die durch Religion, Abstammung, Sprache und vor allem auch durch natürliche Hindernisse, wie Urwälder, Gebirge, reißende Flüsse usw., voneinander getrennt sind. Die Behauptung, daß unter den jetzigen Verhältnissen jemals mit einem allgemeinen Aufstande aller Eingeborenen gerechnet werden könnte, ist daher auf mangelhafter Sachkenntnis begründet. Unter diesen Umständen entsprach Verfasser gern der Aufforderung der Deutschen Kolonialgesellschaft, in Berlin in einem Vortrage die Resultate einer von ihm gemachten Expedition in noch unbekannte Teile des Hinterlandes darzulegen. Unter anderm diente diese Expedition dem Versuch, für die wirtschaftliche Erschließung der Tropen die reale Basis zu schaffen durch genaue Erforschung der Bevölkerungsfrage und der mit der Ernährung der gesamten Bevölkerung in engstem Zusammenhange stehenden Viehfrage. Dieses sollte nicht in Form einer ausschließlichen Jagd nach allen möglichen mikroskopischen Krankheitskeimen, sondern auch unter Berücksichtigung sämtlicher hygienisch-wirtschaftlichen Faktoren, mit anderen Worten, es sollte unter Zugrundelegung einer Art hygienisch-wirtschaftlichen Programms für das ganze tropische Westafrika ausgeführt werden. Wenn sich nämlich keine Möglichkeit ergab, die vom Verfasser in fast allen Urwaldgebieten Westafrikas festgestellte Bevölkerungsarmut zu heben, so konnte auch kaum auf eine rationelle Ausnutzung der zum Teil kolossalen Reichtümer des Landes gerechnet werden.

Betrachten wir daher an Hand und unter Benützung jenes Vortrages

1. einige Resultate der oben erwähnten Expedition in geographisch-wirtschaftlicher Beziehung,
2. die Gründe der Bevölkerungsarmut Westafrikas und die Mittel zu ihrer Hebung,
3. die Gründe der Vieharmut und die Mittel zu ihrer Hebung,

4. die Europäerfrage in den Tropen, d. h. die Möglichkeit eines Gedeihens der weißen Rasse in dem Sinne, daß die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Eroberung der Tropen durch die Europäer gegeben ist.

Diese ungemein komplizierte Frage kann hier natürlich nur in einigen Hauptpunkten gestreift werden.

Den Ausführungen seien zum besseren Verständnis nur wenige orientierende Worte über Klima und Geographie des Küstengebietes von Kamerun vorausgeschickt.

Die Temperatur des ganzen Küstengebietes ist eine gleichmäßige; die Tagesschwankungen betragen nur ungefähr 6 bis 7° C. Temperaturen über 33° C. im Schatten sind noch nie beobachtet. Die allerdings kolossale strahlende Wärme der Sonne im Freien, welche bis auf 65° und mehr steigen kann, wird durch die meist nachmittags kräftig wehenden Seewinde gemildert. Die Regenzeit dauert von April bis Ende September; es folgt dann die kurze Übergangszeit, während welcher elektrische Entladungen von oft ungeheurer Gewalt eintreten. Dann kommt von November bis März die Trockenzeit. Die relative Feuchtigkeit der Luft ist sehr groß, daher die Treibhausatmosphäre. Die Regenmengen sind ebenfalls außerordentlich. Duala hat eine Regenmenge von durchschnittlich 3500 mm im Jahre, Debundja, am Fuße des kleinen Kamerunpik, steht mit einer Regenmenge von 10 000 mm von allen Orten der Erde an zweiter Stelle.

Kamerun ist ein im allgemeinen gebirgiges Land. Die Gebirge treten an der Nordküste ziemlich dicht an das Meer heran, um mit dem majestätischen, über 4000 m hohen, zuweilen schneegekrönten Kamerunpik ihre höchste Erhebung zu erreichen. In den mittleren und südlichen Teilen Kameruns tritt der Rand des westafrikanischen Plateaus 6 bis 8 bis 10 Tagereisen von der Küste zurück. Das ganze Küstengebiet ist dort mit mächtigen undurchdringlichen Urmäldern bedeckt, durch die nur selten ein Strahl der Sonne hindurchbricht. Große Mengen von Ölpalmen liefern hier das wichtige Palmöl für den Export, welchem sich Elfenbein, Gummi, Ebenholz und andere Edelhölzer und zum Teil Kafao anschließen.

Brausend stürzen von den Hängen des westafrikanischen Plateaus die Flüsse, wie der Groß-, Mungo-, Wuri-, Sannaga-, Njong-Fluß usw. über Felsen dem Meere zu und bilden auf diese Weise leider nur einen kurzen schiffbaren Unterlauf, was einen bedauerlichen Mangel der schönen Kolonie darstellt. Umsomehr wurde und wird daher Sorge getragen, durch weiteren Ausbau der Wege die Kommunikationsverhältnisse immer mehr zu verbessern. An Zugangsstraßen ins Innere haben wir den Benue, den bekannten linken mächtigen Nebenfluß des Niger, der leider fast nur durch englisches Gebiet führt, ferner die sogenannte Balistraße, welche über Buea bzw. längs des Mungoflusses in weitem Bogen in das Hochland des Inneren nach Bali geht, ferner die Straße, welche, von Kribi bzw. Yongji im Süden Kameruns nach Jaunde führend, das Innere erschließt. Die letztere wie die Balistraße sind, wie Verfasser erweisen konnte, von der tödlichen Tsetse-Krankheit der Kinder heimgesucht.

Bei der Expedition (s. Skizze) wurde als Route der Weg von Duala den Dibombefluß aufwärts bis Nyanga gewählt, um dann auf meist guten, allmählich ansteigenden Wegen über das Basaltgebirge (Nyansosso) zunächst zum Manengubagebirge zu gelangen, welches erst von wenigen Europäern erreicht ist. Darüber hinaus führte

der Weg in Gegenden, die noch kein Europäer betreten, nach Elong, 1600 m hoch, einer Landschaft, die man das Usambara Kameruns nennen könnte, zuletzt zurück über Bakossi, das Kibetal, das äußerst fruchtbare Ngushi, Mungotal, Buea nach Duala.

Die eigentliche Reisebeschreibung mit den genauen Daten findet sich im Juliheft von Dandelmans Mitteilungen von Forschungsreisenden in deutschen Schutzgebieten. Hier sollen nur die wissenschaftlichen Resultate, soweit sie auf die oben gestellten Fragen Bezug haben, berührt werden.

Was zunächst die geographisch-wirtschaftliche Physiognomie der Landstriche, die ich in Begleitung eines Baseler Missionars durchreiste, betrifft, so waren wir überrascht von der wunderbar fruchtbaren Gegend nördlich des Manengubagebirges. Wenn man auf das fruchtbare Hügelland herniederschaut, wo die Hügel bis zum Gipfel mit Maisfeldern bestellt waren, wo an den Hängen der Berge friedlich Kühe weideten und wohlerhaltene Wege wie braune Schlangen sich durch das Gelände wanden, so glaubte man nicht in einer noch unerforschten Gegend Afrikas zu sein, inmitten einer mindestens unfreundlichen Bevölkerung, man glaubte sich in die Vorberge der Schweiz versetzt.

Wie verschieden war dieses Bild von den Lavafeldern des großen Kamerunpik, dem Fuße des Mungo mo loba, des Götterberges der Duala! Dort das Schweigen des Todes. Es ist, als ob ein wild erregtes Meer plötzlich zu Stein erstarrt wäre. Hier blühendes Leben und vor allem in der Nähe der Ansiedelung ein reicher Blumenflor, mit einer wahren Sinfonie von Farben. Die Söhne des Gebirges, welche einen körperlich unendlich viel kräftigeren Eindruck machen, als die Neger des Urwaldes und der Küste, unterscheiden sich auch durch ihre Gesichtsbildung von den letzteren. Gebogene Nasen, scharf herausgearbeitete Backenknochen in Verbindung mit den kahrsäzierten Schädeln, auf denen nur ein kleiner Haarschopf stehen geblieben ist, geben diesen Gebirgsbewohnern direkt etwas von dem abweichenden Negertypus der westlichen Sudanesen. Ich sah dort einige so herkulische Gestalten, wie sie mir ähnlich nur in den Diamantengruben Kimberleys bei den dort arbeitenden Zulus begegnet sind. Malaria herrscht nicht in diesem Hochlande, dessen würzige, köstliche Luft man mit Behagen atmet, nachdem man tagelang die dumpfe, feuchte Luft des Urwaldes eingeatmet. Die Nächte waren empfindlich kalt, trotzdem gingen Männer und Frauen fast vollkommen unbedeckt.

Als Resultate in geographischer Beziehung erwähne ich unter anderm, daß es gelang, auf für Afrika denkbar bequemen bis dicht an die Küste tsetsefreien Wegen in ganz allmählicher Steigerung das Grasland zu erreichen, und zwar in 4 $\frac{1}{2}$ Tagen, von denen noch dazu zwei unter Benutzung des Wuri und des Njangaflusses auf dem Wasserwege zurückgelegt werden können, daß es gelang, in weiterem kräftigen Marsche den besten und schönsten Zugang zu finden zu den volkreicheren, urkräftigen, noch vollkommen malariafreien Stämmen des Hinterlandes. Die Abkürzung dieses Weges ins Hinterland gegenüber den früheren Wegen ist also eine sehr bedeutende. Ferner sind die Bedingungen für einen Bahnbau, welcher das Hinterland erschließen muß, die denkbar günstigsten auf dieser Strecke. Verfasser kennt einige andere tropische Bahnen wie z. B. die herrliche Bahn, welche in Venezuela deutsche Tatkraft erbaut hat, die durch viele Duzende von Tunneln

an jähen Abgründen vorbeigeht. Alle diese Schwierigkeiten fallen auf jener Strecke, soweit man als Laie es beurteilen kann, fort. In diesen gesegneten Gegenden wachsen europäische Früchte und Gemüse, wie die Missionsanpflanzungen im Bakoffigebirge es bereits bewiesen haben. Insbesondere lassen sich hier Kartoffeln, ohne zu degenerieren, in einer Menge ziehen, die die ganze Küste zu versorgen imstande wäre. Sehr erheblich ist der Reichtum des Bakoffigebirges an Edelhölzern und Ölpalmen. Im Vorgelände des Bakoffi und Manengubagebirges, wo die Verwitterung des Basalts außerordentlich vorgeschritten ist, findet sich ein fast vollkommen steinfreier Boden. Ich habe stellenweise bis 5 Fuß tief graben lassen und immer noch den wunderbarsten Humus gefunden. Die Bedingungen speziell daselbst für spätere Tabak- und vor allem die für uns Deutsche so wichtige Baumwollkultur dürften außerordentlich gute sein. Selbst auf Trinidad, der Perle der Antillen, ist eine so erhebliche Fruchtbarkeit des jungfräulichen Bodens nicht vorhanden.

Im Gegensatz zu dem weiten Küstengebiet ist die Bevölkerung hier oben im Grasland verhältnismäßig zahlreich, entsprechend den günstigeren Lebensbedingungen. Wie können wir nun der Bevölkerungskalamität der Küstenstriche am radikalsten und schnellsten abhelfen?

Meines Erachtens ist in den Tropen der Bevölkerungsfrage noch nicht im entferntesten auch von medizinischer Seite genügend Rechnung getragen worden. Selbst in Togo ist die Bevölkerungsmenge früher ganz erheblich überschätzt worden. Was nützen uns Tausende der herrlichsten Ölpalmen, wenn kein dem Klima gewachsener Eingeborener da ist, die Früchte zu ernten, oder wenn er aus Faulheit dieselben verkommen läßt? Was nützen uns maschinelle Betriebe im großen zur Ausbeutung der Bodenschätze, wenn nicht genügend Eingeborene für ihre Nutzbarmachung vorhanden sind? Man täuscht sich, wenn man, oberflächlich die Dinge betrachtend, auf den ziemlich volkreichen Stamm des Handelsvolkes der Duala hinweist. Dieses sitzt längs der schiffbaren Ufer des Wuri; sein größerer Wohlstand gestattet ihm im Verhältnis zum Buschneger eine bessere Ernährung und liefert so bessere Bedingungen für die Vermehrung. Diese Verhältnisse dürfen nicht auf das ganze Küstenland verallgemeinert werden. Nur durch Steigerung der Vermehrung der Gesamtbevölkerung aber können wir die Bedürfnisse der Neger steigern, eine intensivere Kultur hervorbringen und unter den Eingeborenen die fähigeren Köpfe durch den verstärkten Kampf ums Dasein zur Entwicklung bringen.

Suchen wir nun die hauptsächlichsten Gründe für diese Bevölkerungsarmut, welche mehr oder weniger für viele Teile Afrikas zutreffen dürften. Zunächst ist es die Natur des Landes, welche rein mechanisch die Ausdehnung der Bevölkerung hindert. Meilenweit kann an vielen Stellen der Fuß des Europäers den Urwald durchwandern, ehe er auf eine menschliche Ansiedlung trifft. Nicht gering darf auch der Einfluß veranschlagt werden, den die häufigen Kriege und der Kannibalismus auf die Entvölkerung ausgeübt haben, eine Ursache, die indessen mit dem Fortschreiten der Kultur nach dem Inneren abzunehmen verspricht.

Mängel der Wohnung, Kleidung und Ernährung wirken auch krankheits-erregend und insolgedessen hindernd auf die Volksvermehrung ein. Die außerordentlich dicht gefügte Hütte vieler Stämme, speziell der Bakoffi im Gebirge, ist zweifellos so

unhygienisch wie möglich. Die Kälte wird zwar abgehalten, aber auch jeder Lichtstrahl. Belehrung und Erziehung versprechen diese Übelstände zu beseitigen.

In Duala machen sich die Resultate dieser erzieherischen Tätigkeit bereits in erfreulichem Maße bemerkbar; so sind hier bereits etwa 50 v. H. der Hütten mit Fenstern und Sonnenschutz durch Verlängerung des Daches versehen worden. Wer Duala aus dem Anfang der 90er Jahre her kennt, wird es nicht wiedererkennen. Hohe, lustige Häuser für die meisten Europäer, gerade, chaussierte Wege, längs deren die neu aufgebauten sauberen Hütten und Häuser der Eingeborenen sich erstrecken, erheben sich dort, wo früher ein wirres Durcheinander war, unzugänglich der Seebriese. Jede unnütze Vegetation im Eingeborenenort ist entfernt.

Die Mißstände bezüglich der Kleidung sind ebenfalls sehr groß. Die geringe Kleidung des Negers ist im tropischen Tieflande mit seinem gleichmäßigen Klima noch zu verstehen, obgleich auch hier schon bekanntlich die Erkältungskrankheiten gerade den Neger am böseartigsten treffen. Ganz unverständlich war mir aber die auf der Expedition gemachte Wahrnehmung, daß auch die Bakossi und vor allen Dingen die Ninong und Elong noch in einer Höhenlage von etwa 1200 bis 1600 m ebenso dürftig gekleidet gehen wie die Küstenneger.

Schließlich komme ich zur Ernährungsfrage. Dies unendlich wichtige und schwierige Kapitel kann hier nur gestreift werden. Tatsache ist, daß durchschnittlich die Fleischnahrung eine sehr dürftige ist, oft überhaupt fehlt, da es eben kein Fleisch gibt, daher die direkte Eier des Negers nach Fleisch.

Wenn auch in einzelnen Strichen wie im Bakossigebiet eine verhältnismäßig fleißige Landwirtschaft betrieben wird, so sind das doch nur Ausnahmen von der Regel. Eine später einzuführende Steuer in Form event. von Naturalleistungen dürfte der angeborenen Faulheit des Negers erzieherisch entgegenwirken.

Auch die Kinderernährung liegt sehr im argen. Die Entwöhnung von der Mutterbrust erfolgt immer sehr plötzlich, das Kind wird dann mit Kassada vollgestopft. Man sieht auch bei den Elongs und bei den Bakossi, daß den Kindern, um den Magen beizeiten zu stärken, oft 1 bis 2 l Wasser durch den Mund eingetrichtert wird. Wenn dann der kleine Leib schön rund wie eine Kugel ist, freut sich die Mutter. Jede Station hat die heilige Pflicht, hier belehrend zu wirken und den Negern zu zeigen, daß Kokosmilch, Abkochung des Breies der Pflanzen und Bananen sowie von Kassada, Mais und Reis nahrhaft und viel bekömmlicher für die Kinder sind, als das sinnlose Hineinstopfen von großen Mengen fester Vegetabilien.

Um die Ernährung der Eingeborenen zu verbessern, wurde veranlaßt, daß Fragebogen an sämtliche Stationen und Bezirksämter versandt wurden, Nachforschungen anzustellen nach den in den betreffenden Bezirken gepflanzten Früchten und Gemüsen. Es ergab sich nämlich, daß eine Reihe von Früchten wie Ananas, Papaja, Mangos usw. in einigen Gegenden entweder noch ganz fehlten oder nur in äußerst geringer Anzahl vorhanden waren. Speziell Riesenpapaja haben wir durch weitere Züchtung unter den einzelnen Missionen verbreitet, so daß diese äußerst gesunden Früchte, welche das verdauende Ferment Papajotin enthalten, in kurzem eine große Verbreitung erhielten. Auch für die Verbreitung der Ananas wurde in den Gesundheitsbelehrungen

Propaganda gemacht, so wurden z. B. auf dem dünnen Sandboden unseres schönen, vollkommen malariefreien Sanatoriums Suellaba in einem Jahre über 4000 Ananas gepflanzt. Ebenso dürfte die Einführung der wie Unkraut wachsenden venezuelanischen Buschbohne, welche ausgezeichnet gedeiht, eine große Zukunft haben. Jeder, der es in den Kolonien mit den Kolonien ernst meint, muß Sinn und Liebe haben für die tropische Agrikultur; in dieser Beziehung hat unser Gouvernement reichste Anregung gegeben.

Ungemein verderblich sind die Mißstände bezüglich Ehe und Geburt. Z. B. besteht bei vielen Stämmen des Hinterlandes die Sitte, daß die künftige Frau bereits im Alter von 4 bis 5 Jahren auf einige Wochen zu dem Hause des Mannes gebracht wird, um sich dort allmählich einzugewöhnen. Dies wiederholt sich noch mehrere Male, entsprechend den Abzahlungen des Kaufschillings. Im Lande zwischen Bakossi und Duala finden Heiraten oft mit 7 Jahren statt. Solche unglücklichen Wesen sind dann die künftigen Mütter. Bei dem volkreichen und kräftigen Stamme der Duala ist dem Umstande, daß die Altersgrenze bei der Heirat vermünftiger gewählt ist, unter anderen Gründen die große Volkszahl zuzuschreiben. Daß im Gegensatz zu der zahlreicheren Bevölkerung Oberguineas in Unterguinea auch die Frau die schwersten Feldarbeiten verrichten muß, dürfte gewiß nicht ohne Einfluß auf die geringere Bevölkerungszunahme sein.

Allgemein verbreitet, besonders in den vom Verfasser besuchten Gebirgsgegenden, ist die Meinung, daß eine Frau nur alle 3 bis 4 Jahre ein Kind gebären dürfe, da sonst jedes der Kinder nicht genügend Milch bekäme. Fühlt sich daher eine Frau schon im ersten Jahre nach einer Geburt schwanger, so wird einfach Abort durch Medizin herbeigeführt. Solche Medizinen existieren sehr viel unter den Negern und werden auf das erfolgreichste angewandt. In Jamaika wurde den jungen Trieben und Blüten des Kalabassenbaumes eine solche Wirkung nachgerühmt. Daß durch diese systematischen Aborte sehr oft völlige Unfruchtbarkeit erfolgt, ist klar. Von zehn Schwangerschaften sollen in Ninong nach sichersten Gewährsleuten durchschnittlich etwa sieben künstlich unterbrochen werden.

Ganz erschreckend ist die Inzucht, die bei manchen Stämmen getrieben wird, zum Teil durch isolierte Lage bedingt, zum Teil nur durch starres Festhalten an den Sitten der Väter. So sieht man bei den Bakundas am Mungo, daß nur die Leute desselben Orts — und wie klein sind oft solche Orte — untereinander heiraten. In Bakundu bei Kambele ist der Ort in zwei Gemeinden geteilt; es heiratet dort sogar jede Gemeinde unter sich. Ein Kommentar ist wohl überflüssig.

Verbreitet ist in entlegenen oder nicht berührten Gegenden noch der Glaube, daß ein Mensch nur durch Schuld eines anderen, der ihn „Fetisch“ macht, sterben könnte, nicht durch Krankheit. Der Angeschuldigte, der den „Fetisch“-Zauber gemacht, muß dann auch sterben, indem man ihm Gift reicht.

Der Alkoholismus spielt eine relativ geringe Rolle, da der importierte Branntwein durch die farbigen Händler sehr verdünnt zu werden pflegt und eine Anzahl von Stämmen gar keinen Palmwein bereitet.

Alle diese erwähnten Momente, auf die, wie schon gesagt, vielfach noch nicht der gehörige Nachdruck von hygienischer Seite gelegt wird, sind bedeutungsvoller, um

die Bevölkerungsfrage zu lösen, als die in sekundärer Reihe kommenden Krankheiten der Eingeborenen. Auf dem Verwaltungswege kann hier viel getan werden.

Unter den Krankheiten ist in erster Linie die Malaria zu nennen, an der von den Kindern bei manchen Stämmen eine nicht unbeträchtliche Anzahl stirbt. Auch erkrankten erwachsene Neger durchaus nicht selten. Allerdings verläuft bei letzteren die Malaria durchschnittlich unendlich gutartiger als bei den Europäern.

Den Kampf gegen diese am meisten verbreitete Tropenkrankheit zu führen, muß mit allen Mitteln angestrebt werden durch Hebung der ganzen hygienischen Verhältnisse, durch systematische Beseitigung der Brutstätten der Moskitos und durch Chinisierung der später vom Hochlande kommenden Gebirgsjöhne, wenn sie auf bestimmten Heerstraßen in das Tiefland heruntersteigen. Hier kann gerade die spätere Station Ninong segensreich wirken. Dieser Kampf gegen die Malaria hat den Erfolg gezeitigt, daß gegen früher, nachdem eine systematische Chininprophylaxe, welche Verfasser streng individualisierend ausübt, immer weitere Verbreitung gefunden, die Sterblichkeit und Kränklichkeit an Malaria ganz erheblich gesunken ist. In Kamerun wird die Chininprophylaxis jetzt derart ausgeübt, daß wir alle 4 Tage den Leuten 1 g Chinin geben, wenn sie es vertragen können, sonst 1 g Echinin. Wer auch dieses nicht verträgt, erhält $\frac{1}{2}$ g Chinin, ganz empfindliche Leute $\frac{1}{2}$ g Echinin. Besonders wichtig aber ist, daß auch jedes Fieber, auch nach dem Überstehen desselben, noch eine Zeitlang einer verschärften Behandlung mit Chinin unterworfen wird. Kein einziger Beamter aus Duala brauchte während der letzten Dienstperiode wegen klimatischer Krankheiten nach Hause geschickt zu werden, keiner starb an Malaria oder Schwarzwasserrfieber. Leider treffen diese günstigen Bedingungen für die Zivilbevölkerung durchaus nicht überall zu. Es ist aber auch hier die begründete Hoffnung vorhanden, ja die Gewißheit laut Statistik, daß sich die Verhältnisse jährlich bessern.

Außerst segensreich wirkte dabei eine Sanitätskolonne, bestehend aus vier ausgebildeten Polizeisoldaten, welche alle Sonnabende die Wassertümpel in Duala und Umgegend entfernten durch Zuschütten bezw. unschädlich machten durch Aufschütten des dem Petroleum ähnlichen Saprol. Die in den Tümpeln abgelegten Eier der Moskitos ersticken unter der dünnen, auf der Oberfläche schwimmenden Saprolschicht. Die Malaria auszurotten durch systematische Chinisierung der ganzen eingeborenen Bevölkerung des Tieflandes und damit erfolgende Ausrottung der Malariakeime, ist leider bei der so fluktuierenden Bevölkerung Kameruns nicht möglich. Dieses Mittel hat in durch die Natur selbst scharf abgegrenzten Orten Berechtigung, aber nicht in Westafrika.

Eine zweite Plage der Eingeborenen sind die Pocken, welche in geradezu ungeheurem Maße stellenweise im Hinterlande die Bevölkerung dezimieren. Ich sah auf der Expedition am Barombisee in der Nähe der Station Johann Albrechtshöhe z. B. nur noch etwa 100 erwachsene Neger, die von einem stattlichen Dorfe nach einer Pockenepidemie übriggeblieben waren. Fast sämtliche Frauen und Mädchen waren gestorben. Der Kampf gegen die Pocken ist sofort in bedeutendstem Maße aufgenommen worden; es wurden in und bei Duala im letzten Jahre allein etwa 20 000 Menschen geimpft. Die Impfung wurde trotz des anfänglichen Widerstandes der Bevölkerung

mit vollster Energie an der Hand der Steuerlisten durchgeführt. Den Missionen im Inneren sandten wir regelmäßig Lymphhe zu.

Die Dysenterie, welche viele Opfer fordert, wird man in einem tropischen Lande, wo die Wasserversorgung noch sehr im argen liegt, nicht so bald beseitigen können. Eine Wasserleitung wird bereits jetzt in Victoria gebaut, dieselbe Einrichtung ist für den Haupthandelsort Kameruns, Duala, durchaus notwendig.

Der Kampf gegen die Lepra, deren Vorkommen Verfasser in Kamerun festgestellt hat, ist dagegen aufgenommen und die Errichtung eines Lepraheims, zunächst in der Nähe von Duala, in die Wege geleitet. Weitere werden sich im Hinterlande anschließen müssen, da die Negerstämme zum Teil schon selbst die Leprafranken zwangsweise isolieren. Im Urwalde wird der Kampf, vielleicht mit Ausnahme der Duala, die ziemlich passiven Widerstand leisten, mehr oder weniger erfolgreich durchgeführt werden können.

Bezüglich der Verbreitung der Schlafkrankheit, die ich im Hinterlande festgestellt, sind umfassende Nachforschungen eingeleitet. Die Küste scheint fast völlig frei zu sein.

Wichtig ist die Einführung von Geburts- und Sterbelisten an der Hand der Steuerlisten. Nur durch diese gelingt es, einen Einblick in den Gang der Bevölkerungszunahme und -Abnahme zu erhalten, eine Maßnahme, die in allen englischen Kolonien schon eingeführt ist, wo sich irgend dazu die Möglichkeit ergab.

Resultate bezüglich der Vieharmut in den Urwaldgebieten.

Schon oben haben wir gesehen, daß in den ungeheueren Urwaldgebieten, die dem Graslande Unterguineas vorgelagert sind, durchschnittlich erhebliche Vieharmut herrscht. Infolgedessen sind die Fleischpreise im allgemeinen sehr hoch. In Duala bezahlt man für eine kleine Ziege oder ein Schaf 14 bis 16 Mark, im Kamerungebirge 30 Mark, ja in den wildesten und unzugänglichsten Teilen in Massuma wurden mir sogar 60 Mark für einen Ziegenbock abverlangt. Die Gründe liegen einmal in der Natur des Landes, in dem Urwalde, welcher keine genügende Weide gibt, in der dünnen Bevölkerung, ferner in der großen Anzahl von Raubtieren. Insbesondere sind Leoparden zu nennen, welche im Bakoffigebirge eine direkte Landplage bilden. In Suellaba wurden z. B. von einem einzigen Leoparden in 8 Tagen 14 Schafe geraubt. Hier wird eine systematische Anregung der Eingeborenen zur Ausrottung durch Fallen und dadurch, daß Prämien für erlegte Raubtiere ausgesetzt werden, von Nutzen sein.

Enorm sind die Verluste in dem zur Viehzucht sehr wohl geeigneten tsetschfreien Bakoffigebiet, wegen der geradezu sinnlosen Art des Weideganges der Rinder. Schutzlos bleiben dieselben das ganze Jahr hindurch im Freien, der Gewalt der tropischen Regengüsse preisgegeben. Es ist daher nicht wunderbar, wenn von der jungen Aufzucht eines Jahres 40, 60 und 70 Prozent eingehen und der Preis ein außerordentlich hoher ist.

Geradezu wahnsinnig ist das Massenhinmorden der Tiere bei den Totenfeiern einzelner Stämme. Es ist vorgekommen, daß bis zu 200 Stück

Bieh, Schafe und Ziegen, auch einige Rinder, bei dem Tode angesehenere Leute nur aus dem Grunde geschlachtet wurden, um den Wohlstand zur Schau zu tragen.

Ein fernerer Mißstand ist in dem eigentlichen Viehproduktionsgebiet Bafossi, daß die Viehbesitzer ihr Vieh einem Freunde in weit entfernte Dörfer in Pension geben, der dann ein Viertel der jungen Aufzucht als Lohn erhält, während sie selbst von einem noch weiter entfernten Freunde wieder Vieh in Pension bekommen. Es geschieht dies, um die Vermögensverhältnisse zu verschleiern. Eine rationelle Aufzucht ist dabei unmöglich. Es ist zu hoffen, daß auf dem von mir für die Expedition benutzten bequemen und kurzen Weg ins Innere Haussafrirten, welche die geborenen Viehzüchter sind, von dem Inneren nach der Küste gezogen werden. Der Bantuneger der Küste ist jedenfalls alles andere eher als ein Viehzüchter.

Reduzierend auf den Viehstand wirkt ferner eine Anzahl von Tierkrankheiten, von denen wir zunächst erwähnen die sogenannte „Malaria der Haustiere“, bedingt durch kleinste, in den roten Blutkörpern nach Art der Malaria Parasiten des Menschen schmarogende Tierchen, welche die roten Blutkörper verzehren und damit zu Blutarmut führen können. Zu Blutharnen, wie bei der vom Verfasser in Deutschland untersuchten entsprechenden Krankheit der Rinder, kommt es aber bei dem eingeborenen Vieh nicht. Die in Deutschland vorgeschlagene und erprobte Methode der Schutzimpfung, Impfung der Sauglämmer mit dem Blut der chronisch kranken Tiere, dürfte auch hier zu Resultaten führen. Diese Krankheit kommt bei sämtlichen Haustieren, besonders auch bei Schweinen bis ins Grasland vor, betrifft aber fast nur die jungen Tiere, welche durch das Überstehen eine Immunität erlangen.

Besonders gefährdet scheinen die Esel zu sein. Übertragen wird die Krankheit ebenfalls durch stehende und blutaugende Tiere, die Zecken.

Auch die sogenannte Filariakrankheit bei den Schafen wurde vom Verfasser festgestellt. Die Embryonen der Filariawürmer sind kleinste, mikroskopische Würmchen, welche in der Blutflüssigkeit in mehr oder minder großer Zahl herum schwimmen und bei Menschen zu erheblichen Gesundheitsstörungen Anlaß geben können, zur sogenannten Elephantiasis.

Im Vordergrund des Interesses steht indessen die Tsetsekrankheit, welche hauptsächlich die Schafe, Ziegen und Kühe befällt. Aus früheren Untersuchungen des Verfassers in Verbindung mit den Resultaten der Expedition geht hervor, daß das ganze ungeheuer, von Flüssen durchschnittene Gebiet von dieser mörderischen Krankheit heimgesucht ist, welche durch Stechfliegen übertragen wird. Verfasser fand diese Krankheit bereits 1900 in Togo, ferner in der englischen Kolonie Lagos nördlich von Kamerun und in der spanischen Kolonie Bata südlich von Kamerun. Leider zeigten sich auch die Endpunkte der schiffbaren Flüsse in Kamerun, wie Jabasse am Wuri, Njanga am Dibombe und Mondame am Mungoflusse, ferner Edea am Sanaga tsetseinfiziert, ebenso wie die erwähnte Balistraße und die Landschaft Jaunde im südlichen Hinterlande. Auf der Expedition sah ich zum letztenmal Tsetsevieh in Lum, im Vorgelände von Bafossi, in etwa 200 m Höhe. Das ganze Bafossigebiet dagegen zeigte sich in einer Höhe von etwa 500 m ab vollkommen tsetsefrei, desgleichen das ganze Kamerungebirge. Diese Feststellung ist von der allergrößten Bedeutung, sie ergibt

die Möglichkeit, später Vieh an Abhängen des Bakoffgebirges in Herden zu konzentrieren und dann auf schnellstem bequemen Wege innerhalb 4 Tagen, von denen anderthalb mindestens auf dem Wasserwege zurückgelegt werden können, nach Duala zu transportieren. Da der Tsetseparasit sich erst nach 6, 7 bis 8 Tagen frühestens nach dem Stich der Fliege zu entwickeln vermag, ist also die Möglichkeit durchaus vorhanden, gesundes Vieh nach Duala zur Schlachtung zu bringen. Wenn wir ferner die Tiere während dieses Transports gegen Insektenstiche schützen, ergibt sich also auch die Möglichkeit, einen Viehtransport und Export nach anderen Plätzen der Küste ins Leben zu rufen.

Unter den Tsetseparasiten Kameruns konnte man zwei Arten unterscheiden, einen, dargestellt durch den sogenannten Naganaparasiten, der ja auch in Südafrika der Landwirtschaft so ungeheure Verluste beifügt, und einen schlankeren, unendlich viel beweglicheren, viel schädlicher wirkenden neuen Parasiten, dem Verfasser bis auf weiteres den Namen *Trypanosoma vivax* gegeben hat. Gerade dieser neue Parasit war es, der so ungeheuer schnell tödlich wirken konnte. Die Feststellung, daß mehrere verschiedene Trypanosomenarten in einer Kolonie vorkommen können, fordert zu ähnlichen Nachforschungen auch in den anderen Kolonien auf. Impfung mit Blut von Tieren, welche an diesen Parasiten starben, erwies sich noch 15 Stunden nach dem Tode des Tieres als infektiös. Die Kadaver also sind für die Verbreitung der Krankheit durch Fliegen sehr gefährlich. Da es Verfasser, wenn auch nur einmal, gelungen ist, in den Eierstöcken einer Stechfliege, einer Tabanide, kleine Trypanosomen zu finden, ist es möglich, daß die Krankheit von den Stechfliegen auch auf ihre Nachkommenschaft übertragen wird, die dann, zur Entwicklung gekommen, aufs neue Tiere stechen und infizieren. Die Untersuchung über diesen Punkt, der ja von der größten epidemiologischen Bedeutung sein würde, ist aber noch nicht zum Abschluß gelangt. Wenn die Krankheitskeime von den Stechfliegen auf ihre Nachkommenschaft übertragen werden, ergibt sich daraus die Notwendigkeit, alle Brutplätze der Stechfliegen mit äußerster Sorgfalt nach Möglichkeit zu vernichten. Die Krankheit kommt entweder chronisch vor; man kann bei Kühen, vor allem aber bei Schafen und Ziegen, ungeheure Mengen der äußerst lebhaft beweglichen, wie Fischchen in der Blutflüssigkeit herumschwimmenden mikroskopisch kleinen Tierchen finden, ohne daß die Tiere äußerlich Krankheitserscheinungen darbieten, bis dann entweder, jedenfalls bei Schafen und Ziegen, Genesung eintritt, oder aber die Krankheit führt bei irgend einer Schädlichkeit, wie Durchfäulung usw., zu einem plötzlichen Ende. Andererseits kann die Krankheit sofort äußerst akut auftreten und in einem Tage den Tod herbeiführen.

Ein radikales Mittel, die Krankheit auszurotten, aber ein in Kamerun undurchführbares, wäre es nach Professor Koch, im Urwaldgebiet sämtliche infizierten Bierfüßler zu vernichten. Der Widerstand der Bevölkerung läßt dieses Mittel als ausgeschlossen erscheinen. Wir müssen andere Mittel ersinnen. Ich zeigte aber schon, daß es mir gelungen, einen bis fast dicht an die Küste tsetsefreien Weg aus dem Inneren zu finden. Von den verschiedenen zur Schutzimpfung versuchten und mühseligen Methoden möchte ich hier absehen und nur kurz hervorheben, daß die von Zeit zu Zeit wiederholte Impfung gesunder Sauglämmer mit Blut von chronisch kranken Tieren bisher zu äußerst aussichtsvollen Resultaten geführt hat.

Sollten mir einmal eine Bahn in Kamerun bekommen, so würden die Verhältnisse sich ähnlich abspielen wie in Lagos, wo auch aus dem gesunden, tsetsefreien Hinterlande beliebige Mengen Vieh jederzeit zur Küste gebracht werden können, ohne daß eine Schutzimpfung vorhanden ist.

Die anderen, mehr wissenschaftlich interessanten Tierkrankheiten sind vom Verfasser an anderer Stelle beschrieben. Wir sehen jedenfalls, daß die Viehfrage in Kamerun ebenso wie die Bevölkerungsfrage mit Geduld und Zähigkeit sehr wohl allmählich und sicher zum größten Teil zu lösen sein wird.

Es sei mir zum Schluß gestattet, den bisherigen Ausführungen noch einige kurze Worte bezüglich der Weißen in Westafrika hinzuzufügen. Nur erstklassiges, durchaus gesundes und wahrhaft humanes Menschenmaterial, welches frei ist von jeder Nervosität, welches mit väterlichem Nachdruck, aber auch denkbarster Gerechtigkeit den Eingeborenen behandelt, muß hinausgeschickt werden, um dort als Pioniere Deutschlands zu wirken. Nur wer sich selbst beherrscht, darf in Afrika herrschen wollen. Für Deutsch-Afrika ist das Beste gerade gut genug. Nicht dringend genug kann vor zu häufigem Stellenwechsel gewarnt werden. Sonst kommt es nur zu leicht dahin, daß der Nachfolger niederreißt, was mühsam der Vorgänger geschaffen. Eine größte Gefahr für alle tropischen Kolonien besteht in dem Zustandekommen einer Mischbevölkerung, wie sie in Kamerun, Gott sei Dank, sich erst wenig vorfindet, wie sie aber namentlich in Oberguinea sich herauszubilden scheint. Die sogenannte portugiesische Rasse, welche Angola in Westafrika bewohnt, muß uns ein warnendes Beispiel sein. Es ist dies eine so schwierige delikate Frage, daß ich sie hier nicht des näheren erörtern kann. Die Holländer auf Java haben auch schwer unter jenen Mißständen zu tragen.

Um den Europäer in den Tropen und speziell in den fieberschwangeren Teilen Afrikas gesund und leistungsfähig zu erhalten, ist der Schutz gegen die Malaria notwendig. Die Schaffung von weiteren Sanitätskolonnen ist daher unbedingt erwünscht, wo solche noch fehlen, und durch komfortable Häuser ist den Weißen der Aufenthalt möglichst angenehm zu machen. Nur dann kann man im fremden Lande feste Wurzel fassen und es lieb gewinnen. Die Beamten sind in der Beziehung besser daran als manchmal die Zivilpersonen. Indes geben speziell die deutschen Firmen in höchst anerkennenswerter Weise ihren Angestellten jeden in Afrika möglichen Komfort. Nur wünsche ich, daß künftig den Angestellten der Betrag für nichtkonsumierten kontraktlich zustehenden Alkohol in bar ausgezahlt werden könnte. Auch sind den einzelnen Firmen jetzt Anweisungen gedruckt zugegangen über die hygienischen Erfordernisse bezüglich Wohnung und Essen der Angestellten, und wird auf diese Belehrung jetzt zweimal jährlich amtlich hingewiesen. Jede Firma weiß draußen, wie an Hand der ihnen übersandten gedruckten Anweisung der systematische Kampf gegen die Malaria im Hause selbst und in der Umgebung desselben zu führen ist, auch werden sämtliche Haushaltungen ärztlich zu Beginn und zu Ende der Regenzeit auf etwaige Unterlassungen hin untersucht. Alle 3 bis 4 Monate finden außerdem ausführliche ärztliche Belehrungen der gesamten Weißen, auch der Zivilbevölkerung, statt über sämtliche Gebiete der Tropenhygiene.

Man sagt nicht zu viel mit der Behauptung, daß der Alkohol in den Tropen bei den Weißen beinahe ebensoviel Opfer, direkt oder indirekt, fordert, wie das Klima.

Der Kampf gegen den Alkohol ist daher in Duala auf der ganzen Linie eröffnet worden. Es war eine meiner ersten Handlungen in der letzten Dienstperiode, die sofortige Errichtung einer Mineralwasserfabrik in Duala seitens der Mission zu erwirken, die erste wirkliche derartige Fabrik in Westafrika. Der Alkoholkonsum fiel, nachdem so die Möglichkeit zu billigem Limonadengenuss gegeben war, sehr erheblich. Eine kleine Flasche Sodawasser kostet jetzt 8 Pfennig, gegen früher 30 bis 35 Pfennig, Limonade 15 Pfennig.

Mit der weiter oben erwähnten Ernährungsfrage für die Eingeborenen im Zusammenhang steht eine Anregung, die Verfasser bereits vor Jahren gegeben hat, an der afrikanischen Küste selbst den kolossalen Bedarf der einheimischen Bevölkerung an getrockneten Fischen zu decken. Jetzt kommen noch Tausende von Fässern getrockneter Fische aus dem Norden Europas. Die Nordwestküste Afrikas und auch die Südwestküste bietet geradezu ungeheure Mengen von Fischen dar. Es ist zu hoffen, daß deutsche Tatkraft und Energie möglichst bald sich dieser Unternehmungen annehmen möge, die ganz zweifellos reichsten Gewinn tragen würden. Das Marine-Vermessungsschiff könnte, soweit möglich, durch systematische Beobachtung der Fischzüge, die zu den Buchten drängen, die notwendige reale Grundlage schaffen für die industrielle Ausnutzung meines Vorschlages.

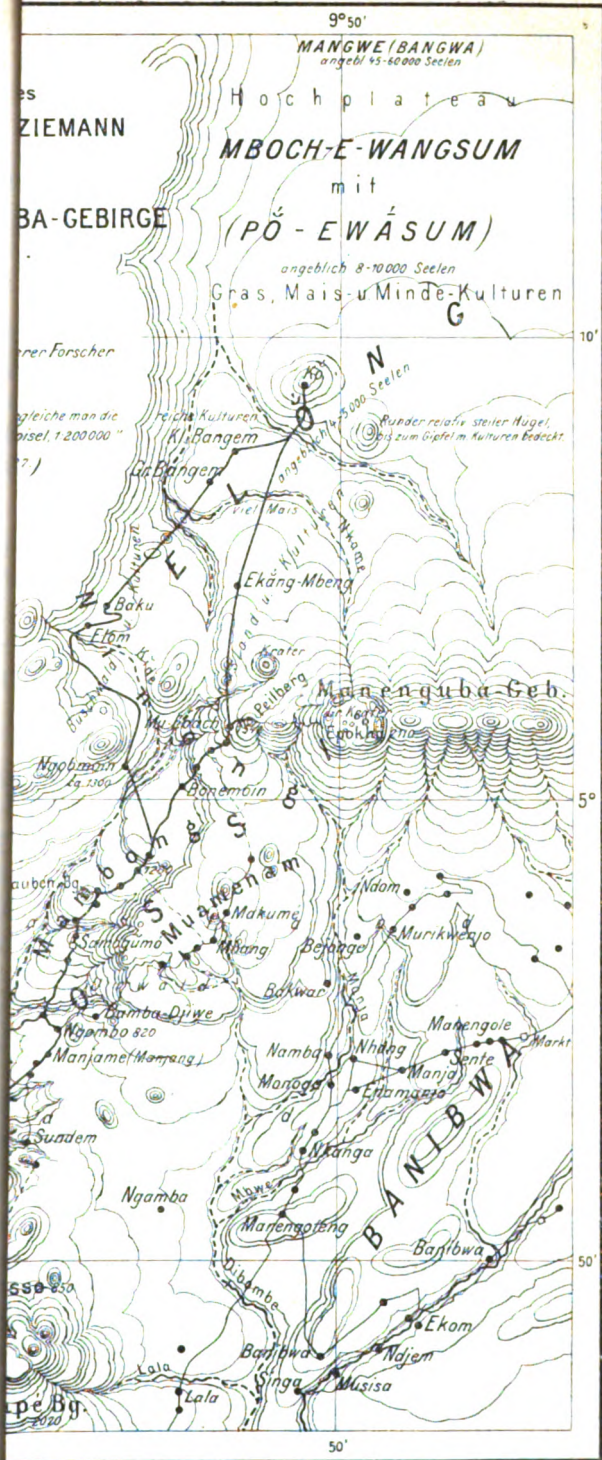
Mit der Vermehrung und Verbesserung der Bevölkerungsverhältnisse in Kamerun wird auch eine erhebliche Steigerung des Exports der afrikanischen Produkte und des Imports erfolgen. Ganz Afrika steht ja erst im allerersten Beginn der Entwicklung. Eine Industrie wird sich allmählich von selbst entwickeln. Bedingung ist nur etwas mehr „Amerikanismus“ im besten Sinne und das Bestreben, nicht im Kleinen groß und klein im Großen zu sein.

Man sieht, wie viele wirtschaftlich hygienische Probleme, die direkt mit der Entwicklung der Kolonie zusammenhängen, in Afrika zu lösen sind und in Kamerun schon vielfach im Begriff sind, gelöst zu werden. Bei reichlicheren Geldmitteln würde die Entwicklung natürlich noch schneller vor sich gehen.



Zu: „Hygienische und wirtschaftliche Probleme in Kamerun.“





Die VI. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

(Mit 4 Abbildungen.)

Von Marinebaumeister Grauert.

Wenn auch bei den diesjährigen Verhandlungen, die am 17. und 18. November in der Technischen Hochschule zu Charlottenburg stattfanden, ein Thema von der Aktualität der im Vorjahre behandelten Dampfturbinenfrage fehlte, so boten die Vorträge und der sich an sie anschließende Meinungsaustausch doch genug des Interessanten und Lehrreichen, um eine eingehendere Besprechung und Kritik an dieser Stelle lohnend erscheinen zu lassen.

Den ersten Vortrag hielt Professor Ahlborn aus Hamburg über „Die Wirbelbildung im Widerstandsmechanismus des Wassers“ und „Die Wirkung der Schiffsschraube auf das Wasser“.

Der erste Teil seines Doppelvortrags bildet die Fortsetzung seiner im Vorjahre der Gesellschaft vorgetragenen Untersuchungen. Die Versuchsanordnungen sind im wesentlichen dieselben geblieben, jedoch insofern vervollkommenet, als alle Aufnahmen stereoskopisch hergestellt wurden.

Mit Hilfe dieser Aufnahmen wurden zunächst die Untersuchungen über die Widerstandsercheinungen an plattenförmigen Körpern vervollständigt. Weitere Versuche dienten zur Klärung der Strömungsercheinungen unter der Wasseroberfläche an untergetauchten Platten, und schließlich wurde der Einfluß der Haupttreibung an verschiedenen besonders gestalteten Modellen untersucht.

Die Untersuchungen über die Wirkung der Schiffsschraube beschränkten sich zunächst auf eine am festen Orte rotierende Schraube. Sie wurden ebenfalls unter Zuhilfenahme stereoskopischer und kinematographischer Aufnahmen geführt.

Zum Schluß seiner Ausführungen warnt der Vortragende selbst davor, die Ergebnisse seiner nur an kleinen Modellen vorgenommenen Versuche auf die Verhältnisse an großen Schiffen zu übertragen. Er hält die Nachprüfung in großem Maßstabe für erforderlich und die Schaffung einer besonderen Anstalt hierfür in hohem Grade für wünschenswert.

In der Diskussion gehen die Ansichten über den Wert der vorgetragenen Untersuchungen und über die Möglichkeit ihrer Nachprüfung im großen ziemlich weit auseinander. Aber auch über verschiedene grundsätzliche Anschauungen herrschen zwischen den einzelnen Rednern starke Meinungsverschiedenheiten. So spricht Professor Schütte, der frühere Leiter der Bremerhavener Schleppstation, dem Reibungswiderstand eine ausschlaggebende Bedeutung zu, während Marinebaumeister Dix auf Grund seiner Untersuchungen in der Charlottenburger Anstalt die Mitteilung machen kann, daß der Reibungswiderstand bei höheren Geschwindigkeiten zurücktritt und der sogenannte Restwiderstand das 1,6- bis 2fache des Reibungswiderstandes erreicht.

Im übrigen tritt Baumeister Dix für ein engeres Zusammenarbeiten der drei Schleppanstalten Bremerhaven, Charlottenburg und Uebigau ein, die alsdann sehr wohl in der Lage seien, die von Professor Ahlborn gewünschten Untersuchungen — soweit überhaupt möglich — im großen durchzuführen.

Baurat Flohr stellt für die nächstjährige Versammlung Mitteilungen über die Schraubenversuche des Stettiner „Vulkan“ in Aussicht, denen man gewiß mit Interesse entgegensehen darf.

Sodann sprach Professor F. Braun aus Straßburg über „Neuere Methoden und Ziele der drahtlosen Telegraphie“.

Im Gegensatz zu der von Herz herrührenden und von Marconi übernommenen Methode, den Sendedraht direkt zu laden und durch eine Funkenstrecke gegen die Erde zu entladen, hat der Vortragende — wie bekannt — verschiedene Schaltungen angegeben, bei denen die Ladung des Senders durch einen sogenannten Schwingungskreis erfolgt. Letzterer besteht in seiner einfachsten Anordnung aus zwei Leydener Flaschen, die sich durch eine den Schließungsbogen bildende Drahtspule über eine Funkenstrecke gegeneinander entladen. Die in dieser geschlossenen Strombahn verlaufenden Schwingungen kann man nun zur Erzielung einer Außenwirkung in verschiedener Weise auf den offenen Sender übertragen, durch direkte oder induktive Erregung. Bei der direkten Erregung wird die im Schwingungskreis liegende Funkenstrecke gleichzeitig direkt in den Sendedraht gelegt, während die induktive Erregung in einigen vom Flaschenkreis isolierten Windungen des Senders erfolgt. Die beiden Anordnungen werden auch in der Weise verbunden, daß man zwar die induktive Erregung des Sendedrahts beibehält, denselben aber trotzdem noch direkt an den Schwingungskreis anschließt. Alle diese Systeme faßt man unter dem Begriff „Gekoppelte Systeme“ zusammen und unterscheidet lose und feste Koppelung, je nachdem man z. B. bei induktiver Erregung auf wenige fernegelegene oder auf mehrere nahegelegene Windungen im Sender überträgt.

Während bei dem alten Marconi-Sender die Schwingungen mit großer Energie stoßweise einsetzen, aber sehr schnell abfallen, hat man es bei den gekoppelten Systemen in der Hand, die Energie des Flaschenkreises so auszunutzen, daß man entweder länger andauernde, aber schwache Schwingungen — für scharfe Abstimmung — oder nur kurze, aber starke Schwingungen — für starke Fernwirkung — erhält.

Auch Marconi verwendet jetzt diese Schaltungen sowohl für seine Ozean-telegraphie wie überall dort, wo es ihm auf eine gute Abstimmung ankommt.

Die volle Ausnutzung der gekoppelten Systeme erfordert lediglich genügend große Energiemengen, die möglichst ohne Verluste zur Ausstrahlung zu bringen sind. Die Energiemenge ihrerseits hängt ab von der Kapazität — der Zahl der Flaschen — und der Spannung. Erstere kann nicht beliebig gesteigert werden, denn sie verlangt bei Einhaltung der Schwingungszahl des Flaschenkreises eine Herabminderung seiner Selbstinduktion. Dieser ist jedoch eine untere Grenze gezogen durch die Rücksicht auf eine genügende Länge des Schließungsbogens im Flaschenkreise, von welcher wiederum die Möglichkeit einer Übertragung der Energie auf den Sender, einer hinreichenden Koppelung abhängt. Die Verwendung weniger sehr großer Flaschen verbietet sich

anderseits schon aus technischen Gründen. Auch treten in den Belegungen so großer Flaschen ebenso wie in den Verbindungsdrähten vieler kleiner Flaschen nutzlose Strömungen auf, die den Wirkungsgrad der Batterie herabsetzen.

Es bleibt also nur eine Erhöhung der Spannung, d. h. eine Vergrößerung der Funkenlänge übrig. Hiergegen spricht aber die Schwierigkeit einer genügenden Isolation der Flaschenbelegungen gegeneinander. Es scheint nun der Gedanke sehr naheliegend, die Funkenstrecke und damit die Spannung zu unterteilen und statt eines Schwingungskreises deren mehrere anzuordnen. Hierfür wäre aber Vorbedingung, daß diese Schwingungskreise alle gleichzeitig geschlossen werden, d. h. daß die Funken gleichzeitig auf allen Strecken überspringen. Dies ist nicht ohne weiteres der Fall, vielmehr wählen die Funken scheinbar willkürlich wechselnd bald den einen, bald den anderen Weg.

Durch sinnreiche Schaltungen, durch die Einfügung sogenannter „Koppelungsbögen“ zwischen die einzelnen Schwingungskreise ist es dem Vortragenden gelungen, den „launischen Funken“ zu meistern und seine gleichzeitige Auslösung auf mehreren Funkenstrecken zu sichern. Hiermit ist aber die Möglichkeit einer beliebigen Unterteilung eines Schwingungskreises und der Steigerung der in demselben wirkenden Energie ohne Änderung der Schwingungszahl gegeben.

Diese Unterteilung der Spannung läßt sich auch für offene Sender verwenden, die direkt in Marconischer Art geladen werden. Hierbei braucht allerdings die Bedingung des gleichmäßigen Schwingens der einzelnen Kreise nicht erfüllt zu werden, da die Energie sich ausschließlich auf dem Sender befindet. Wohl aber wird der Energieverlust im Funken herabgesetzt und somit eine wirtschaftlichere Ausnutzung der Energiemengen erreicht.

Als die wichtigsten ferneren Ziele der drahtlosen Telegraphie bezeichnet der Vortragende die bessere Geheimhaltung und den Ausschluß unbeabsichtigter oder böswilliger Störungen. Durch die Abstimmung allein sind diese nicht gewährleistet; es muß das Telegraphieren in einer bestimmten Richtung ermöglicht werden. Und zwar müßte man entweder die Empfangsstation nur für Wellen aus bestimmter Richtung aufnahmefähig machen oder der Sendestation die Fähigkeit verleihen, Wellen in bestimmter Richtung auszusenden.

Die erstere Methode ist durch Versuche bereits geprüft. So ergeben zwei in passendem Abstand in die Höhe geführte Empfängerdrähte eine verschieden starke Wirkung, je nachdem sich der Winkel ändert, unter dem ihre gemeinschaftliche Vertikalebene zu der Richtung der ankommenden Wellen steht. Die Richtung soll hierdurch bis auf zehn Grade genau zu ermitteln sein.

Auch der andere Weg ist nicht aussichtslos. Hat doch schon Herz durch seine Hohlspiegelversuche die Reflexionsfähigkeit elektrischer Wellen erwiesen. Praktisch steht der Ausführung aber doch eine Reihe von Schwierigkeiten entgegen, deren eine in der geringen Intensität der Strahlungsquelle liegt.

Denken wir uns aber den Hohlspiegel in eine Reihe paralleler Streifen zerlegt und jeden der Streifen durch eine besondere Strahlungsquelle erregt, jedoch mit Phasendifferenzen, wie sie den durch die Parabelform gegebenen Wegdifferenzen der Strahlen entsprechen, so ist vielleicht ein Weg zur Lösung dieser Aufgabe gegeben. Die Möglichkeit der Erzeugung phasenverschobener Schwingungen ergibt sich aus den vorher

erwähnten Versuchen mit hintereinander geschalteten Funkenstrecken. Dort dienen die Koppelungsbögen der Erreichung von Phasengleichheit in den verschiedenen Schwingungskreisen. Im Gegensatz dazu läßt sich durch Einschaltung von Widerständen in die Koppelungsbögen eine Phasenverschiebung erreichen.

In der Diskussion stellte Dr. Beggerow an den Vortragenden verschiedene Fragen, deren eine, die Fortleitung der elektrischen Wellen betreffend, von allgemeinem Interesse ist. Er führte aus, daß man bei der Tragweite des Effekts einer Ozean-telegraphie mit der einfachen Vorstellung der kugelförmigen Ausbreitung der Wellen vom Erreger nicht auskäme. In diesem Falle müßte die Wirkung mit dem Quadrat der Entfernung abnehmen; sie sei aber größer. Es sei daher bereits die Annahme gemacht worden, daß durch die Erdung der einen Hälfte des Senders nur die eine Hälfte der Welle ausgebildet würde. Die Kraftlinien derselben wären dementsprechend nicht geschlossen, sondern endeten auf der leitenden Wasseroberfläche. Dort erzeugten sie entsprechende Ladungen, an die die Kraftlinien gebunden wären, und die mit ihnen hinauswanderten, ihre Zerstreung in dem Raum verhindernd. Eine andere Auffassung sei die, daß man es überhaupt nicht mit elektrischen Ätherwellen zu tun habe, sondern daß die Erde, als freischwebende isolierte leitende Kugel aufgefaßt, oscillatorisch geladen werde, wobei die Ladungen als Hochfrequenzströme über die Oberfläche fließen. Um laden zu können, sei es aber nötig, die äquivalente Elektrizität des anderen Pols der Elektrizitätsquelle in eine Kapazität abzuführen. Dies besorge der Luftdraht. Je mehr Kapazität dieser besäße, desto größer wäre auch die Elektrizitätsmenge, welche in die Erde geleitet werden könnte.

Professor Braun erwiderte, daß er sich der reinen Raumwellentheorie anschlüsse. Über die Mitwirkung der Erde könne man zur Zeit nichts Positives sagen. Die Erdung des Gebers ersehe nach seiner Ansicht nur die fehlende Hälfte des Oscillators und stelle die zur Erzielung einer kräftigen Wirkung notwendige Symmetrie der beiden Senderhälften her.

Mit seinem Vortrag über „Die neuesten Konstruktionen des Torsions-indicators und deren Versuchsergebnisse“ schloß Ingenieur Föttinger aus Stettin an seine Versuche über die experimentelle Bestimmung der tatsächlichen Drehmomente und Leistungen großer Schiffsmaschinen an, deren Ergebnisse er der Gesellschaft vor zwei Jahren vorgetragen hatte.

Von den schon damals benutzten Meßanordnungen ist der sogenannte Torsions-indicator inzwischen weiter ausgestaltet und hat eine erhöhte praktische Bedeutung dadurch erlangt, daß durch ihn die Messung der Maschinenleistung von Turbinenschiffen möglich geworden ist, da bei den Turbinen bekanntlich die Leistung nicht wie bei Kolbenmaschinen indiziert werden kann.

Der Apparat benutzt die Tatsache, daß jede Welle unter dem Einfluß der Drehkraft sich verwindet, und daß der zwischen den beiden Endflächen der Welle sich hierdurch ergebende Verdrehungswinkel bei allen Sorten geschmiedeten Eisens der wirkenden Drehkraft genau proportional ist.

Die Anordnung zur Messung des Verdrehungswinkels ist in ihrer einfachsten Form folgende: Über die Welle der zu messenden Maschine ist ein Meßrohr gezogen,

das an dem einen Ende mit der Welle verbunden ist und an dem anderen eine Scheibe trägt. Dieser Scheibe steht in einem geringen Abstand eine andere gegenüber, welche mit der Welle direkt verbunden ist. Die Verdrehung dieser Scheiben gegeneinander ergibt dann den Verdrehungswinkel der Welle. Die Relativbewegung der Scheiben wird durch ein Hebelwerk auf einen Schreibhebel übertragen, der seinen Ausschlag auf eine über die Welle geschobene feststehende Schreibtrommel fortlaufend aufzeichnet.

Bei Wellendurchmessern über 350 mm wird jedoch der Durchmesser der so angeordneten Schreibtrommel zu groß, die Länge des sie umschlingenden Diagrammstreifens zu unhandlich und die Gleitgeschwindigkeit des Schreibstiftes bedenklich.

Daher wird in solchen Fällen zu einer anderen Anordnung der Schreibtrommel unter Zwischenschaltung einer Übersetzung gegriffen. Die hiernach konstruierten und in ihren Einzelheiten außerordentlich vervollkommenen Apparate für einen Kreuzer von 10 000 PS i und den Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II.“ werden von dem Vortragenden an der Hand von Zeichnungen erläutert. Von dem letztgenannten Apparat wird eine praktische Ausführung gezeigt.

Bei diesem Apparat mußte die Meßlänge wegen des geringen Lagerabstandes auf 1600 mm beschränkt werden. Die Welle hat einen Durchmesser von 604 mm. Es erscheint wohl zunächst kaum möglich, in einem solchen Stahlblock eine Verdrehung durch derartige Meßmethoden nachzuweisen. Es gelang indessen, durch genügend große Übersetzung Diagramme von 35 bis 40 mm mittlerer Höhe zu erzielen.

Bei konstantem Drehmoment, also bei Turbinen- und Elektromotorantrieb, ist die Aufzeichnung eines Diagramms überhaupt nicht erforderlich. Vielmehr kann hier das mittlere Drehmoment unmittelbar an einer festen Skala abgelesen werden.

Derartige Apparate sind für ein Versuchsboot des „Vulkan“ mit Elektromotorantrieb ausgeführt und für den kleinen Kreuzer „Lübeck“ im Bau begriffen.

Als ideale Anordnung schwebt aber dem Vortragenden ein Torsionsindikator mit selbsttätiger Integriervorrichtung vor, dessen Prinzip er kurz erläutert und dessen Ausführung er für wohl möglich hält.

Die praktischen Ergebnisse der Versuche stellen sich vor allem in einer genauen Messung der effektiven Maschinenleistung und einer Bestimmung des Wirkungsgrades der Maschinen dar und zwar in einer bisher noch nicht erreichten Vollständigkeit. Die Messungen an den erwähnten Kreuzermaschinen von 10 000 PS i und denen des Schnell dampfers „Kaiser Wilhelm II.“ ergaben übereinstimmend einen Wirkungsgrad von etwa 94 Prozent.

Des weiteren führten die Versuche zu einer noch klareren Erkenntnis der in allen Wellenleitungen auftretenden Torsionsschwingungen.

Zweifellos läßt die weitere Ausgestaltung dieser Meßmethoden noch tiefere Einblicke in die dynamischen Verhältnisse der Schiffsmaschinenanlagen erhoffen.

Der letzte Vortrag des ersten Tages brachte ein bereits im Vorjahre behandeltes soziales Thema, die Lohnfrage, in anderer Beleuchtung. Marinebaumeister Strache sprach über „Arbeitsausführung in steigendem Zeitlohn,“ und zwar auf Grund von Versuchen, die mit diesem Lohnsystem beim Torpedoresort der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven gemacht sind.

Die Schwierigkeit, beim Akkord- oder Stücklohn jede Arbeit richtig einzuschätzen, vielfach auch der grundsätzliche Widerstand der Arbeiterverbände gegen den Stücklohn haben zur Schaffung verschiedener Prämiensysteme geführt. Während beim Stücklohn der Arbeiter die Differenz zwischen Stück- und Tagelohn allein erhält, wird beim Prämiensystem diese Differenz nach einem bestimmten Verhältnis zwischen Werk und Arbeiter geteilt. Die Nachteile des Akkordsystems, namentlich die Notwendigkeit der Herabsetzung zu hoch veranschlagter Akkorde, werden dadurch gemildert, aber nicht beseitigt.

Das einfachste System des „steigenden Zeitlohns“ geht von der für eine Arbeit erforderlichen Grundzeit aus und erhöht den Stundenlohn des Arbeiters um ebensoviel Prozent, wie der Arbeiter gegenüber der Grundzeit erspart hat. Aber auch dieses System läßt sich nicht ohne weiteres den verschiedenartigen Arbeitsverhältnissen anpassen, zumal es auch darauf ankommt, von dem jeweiligen früheren zu dem jetzigen System einen Übergang ohne Benachteiligung des Arbeiters zu finden. Und so kommt der Vortragende auf grund eingehender graphischer und rechnerischer Darlegungen zu drei verschiedenen Lohnarten, für deren Wahl er besondere Regeln aufstellt.

In der Diskussion erzählt das neue Lohnsystem als Prämiensystem eine abfällige Beurteilung durch den Geheimen Marinebaurat Wiesinger, der sich bereits in seinem vorjährigen Vortrag als Anhänger des Stücklohns bekannt hatte. Geheimer Admiraltätsrat Harms nimmt insofern einen vermittelnden Standpunkt ein, als er die Überlegenheit des Stücklohns anerkennt, aber den steigenden Zeitlohn doch für fähig hält, dort helfend einzuspringen, wo der Stücklohn wegen der Schwierigkeit der Abschätzung verjagt.

Den ersten Vortrag des zweiten Tages hielt Prof. W. Hartmann-Berlin über „Ventilsteuerungen und deren Verwendbarkeit für Schiffsmaschinen“ und führte folgendes aus:

Trotz der zweifellosen Vorteile der Ventilsteuerungen und ihrer Bewährung im Landdampfmaschinenbau hat sich diese Steuerungsart bei Schiffsmaschinen nicht eingebürgert. Vielmehr hat sich bei dieser Maschinengattung der Schieber in seinen verschiedenen Abarten als typisches Steuerungsorgan erhalten. Man könnte sich nun mit dieser Tatsache vielleicht abfinden unter der Begründung, daß der Schieber sich im Schiffsbetriebe so gut bewährt habe und eine solche Betriebsicherheit gewähre, daß die Frage seines Ersatzes müßig sei. Allein der das 19. Jahrhundert beherrschenden Kolbendampfmaschine seien zwei Konkurrenten erwachsen, die Dampfturbine und die Großgasmaschine. Letztere kann einer Ventilsteuerung nicht entraten. Für die Verwendung der Großgasmaschine an Bord von Schiffen sei daher die Schaffung einer brauchbaren Ventilsteuerung, welche dem Gasmotor auch eine Manövrierfähigkeit ähnlich der Dampfmaschine verleihe, eine wesentliche Vorbedingung. Redner glaube daher auf aktuelles Interesse rechnen zu dürfen, wenn er die Frage der Anwendbarkeit von Ventilsteuerungen bei Schiffsmaschinen einer Erörterung unterziehe. Dabei werde er in erster Linie ihre Anwendbarkeit für Gasmaschinen im Auge behalten; vielleicht ergäben sich indessen daraus auch Anregungen, ob nicht die anerkannten Vorteile der Ventilsteuerungen auch für die Schiffsdampfmaschinen nutzbar gemacht werden könnten.

Seider hielt sich der Vortragende nicht an diese sehr interessante und vielversprechende Disposition, sondern beschränkte sich lediglich auf eine Kritik der bekanntesten Ventilsteuerungen von Collmann, Sulzer und Knoller, um diesen eine eigene Konstruktion einer Ventilsteuerung gegenüberzustellen, bei welcher die Mängel der früheren Konstruktionen vermieden sein sollen.

Kedner teilt die Ventilsteuerungen in zwangsläufige und auslösende ein. Eine besondere Art der ersten Gruppe bilden die kraftschlüssig-zwangsläufigen Steuerungen.

Eine Steuerung ist zwangsläufig, wenn das Steuerungsorgan, das Ventil, in dauerndem Zusammenhange mit dem äußeren Steuerungsmechanismus bleibt. Man nennt die Zwangsläufigkeit kraftschlüssig, wenn der Bewegungszwang nicht durch feste Verbindung der einzelnen Steuerungsteile, sondern unter Einwirkung eines Spannwerks, einer Feder, erreicht wird. Meistens ist die Anordnung dieses Spannwerks so, daß beim Aufwärtsgange des Ventils in der Feder Energie aufgespeichert wird, um sie zur Verstärkung der Abwärtsbewegung, des Ventilschlusses, zu benutzen. Zu dieser Art gehört die alte Collmann-Steuerung, während die neue als auslösende Steuerung konstruiert ist.

Eine auslösende Steuerung wird dadurch gekennzeichnet, daß das Ventil zwar zwangsläufig-kraftschlüssig gehoben, sein Zusammenhang mit dem Steuerungsmechanismus jedoch mit Schluß der Öffnungsperiode plötzlich aufgehoben wird, so daß das Ventil sich selbst überlassen, nur durch Federkraft auf seinen Sitz zurückfällt. Damit es nicht zu heftig aufschlägt, muß ein Buffer, ein Fangwerk, angebracht werden. Spannwerk und Fangwerk müssen richtig gegeneinander abgestimmt sein, damit die sich selbst überlassenen Ventile einwandfrei arbeiten. Aber dies ist nicht die einzige Komplikation. Der grundsätzliche Mangel, daß in den auslösenden Steuerungen Bewegungen vor sich gehen, die vom Hauptgetriebe losgelöst sind und daher ordnungswidrig sein können, bedingt die Verwendung noch anderer Hilfsorgane. So kommt es, daß in der am weitesten entwickelten Steuerung dieser Art — Sulzer — nicht weniger als 14 verschiedene Getriebe vereinigt sind. Eine derartige Anordnung ist naturgemäß für Bordzwecke nicht brauchbar. Aber auch der Kraftschluß an sich ist für eine Schiffsmaschinensteuerung ungeeignet. Durch die Bewegung der Schiffsmaschinen im Seegang kommen in die verhältnismäßig schweren Ventil- und Gestängemassen Beschleunigungsdrücke, welche leicht die Kraft der Spannwerke übersteigen und dadurch das gleichmäßige Arbeiten der Steuerung stören. Im besonderen gilt dies natürlich von den auslösenden Steuerungen, aber auch die zwangsläufig-kraftschlüssigen Steuerungen sind von diesem Mangel nicht frei.

Es wären daher vielleicht noch die Nocken scheiben-Steuerungen in Erwägung zu ziehen. Dieselben sind im allgemeinen allerdings ebenfalls kraftschlüssig, doch werden neuere Konstruktionen, wie die von Knoller, auch völlig zwangsläufig ausgeführt.

Die Nocken scheiben-Steuerungen, welche für kleine Gasmotoren gewissermaßen typisch sind, aber neuerdings auch für Großgasmaschinen sowie die Niederdruckzylinder von Verbunddampfmaschinen Verwendung finden, stellen sich bei näherer Betrachtung als die Zusammensetzung zweier Kurbelgetriebe dar. Hierin liegt ihr Mangel. Der Übergang von einem Getriebe zum andern kann nicht ohne Sprung geschehen. Regelmäßig wiederkehrende heftige Stöße im Steuerungsgestänge bilden denn auch den

Hauptnachteil dieser Steuerung, der sie für Maschinen mit schweren Ventilmassen, also auch für Schiffsmaschinen, unbrauchbar macht.

Die in Vorstehendem skizzierten Mängel glaubt der Vortragende bei der von ihm konstruierten Steuerung vermieden zu haben, deren zwangsläufigen Mechanismus er als paarshlüssig bezeichnet. Derselbe soll die Aufgabe lösen, die Bewegung einer mit konstanter Winkelgeschwindigkeit umlaufenden Steuerwelle so zu übertragen, daß die Ventilschnecke zeitweise eine Hubbewegung hin und zurück macht und darauf in Ruhe verharret. Als Ausgangsform dient das Reuleaux'sche Cardan-Problem. Ein Kreis rollt in einem doppelt so großen Kreise. Bei jeder schwingenden Rollung vollführt ein beliebiger Umfangspunkt des kleinen Kreises eine geradlinige hin- und hergehende Hubbewegung. Letztere wird dadurch unterbrochen, daß man die Rollbewegung im gewünschten Augenblick in eine Kreisbewegung verwandelt. Die Verwandlung erfolgt bei der Geschwindigkeit Null, erzeugt also keinen Stoß. Die Beschreibung der Einzelheiten der Steuerung würde zu weit führen. Nach Angabe des Vortragenden ist sie bereits an einer 300pferdigen Gasmaschine der Gasmotorenfabrik Deuz ausgeführt und entspricht im Betrieb allen Erwartungen.

Ob sie für die Schiffsmaschinen von irgendwelcher Bedeutung ist, läßt sich nach dem vorliegenden Material kaum beurteilen. Wie ich bereits in der Diskussion hervorzuheben Gelegenheit hatte, hat der Vortragende auch gar nicht den Beweis zu führen versucht, daß die Steuerung für unsere heutige Schiffsdampfmaschine eine Verbesserung bedeutet. Zwar berief er sich demgegenüber auf die Einleitung seines Vortrages, laut welcher er die Ventilsteuerungen unter dem Gesichtspunkte besprechen wolle, daß sie durch Einführung der Gasmaschine als Schiffsmotor Bedeutung gewinnen könnten. Dem ist zunächst entgegenzuhalten, daß in der Einleitung ausdrücklich auch die Prüfung der Frage in Aussicht gestellt war, welche Anregungen sich aus dem Vortrage für die Verwendung von Ventilsteuerungen an Schiffsdampfmaschinen ergäben.

Aber auch für die Gasmaschine allein ist die Frage von dem Vortragenden noch nicht in erschöpfender Weise gelöst. Zum Beweis ihrer Brauchbarkeit muß die Steuerung im Zusammenhang mit dem Aufbau einer Schiffsmaschine gezeigt und vor allem die Art der Umsteuerung klargelegt werden. Die Lösung der letzteren Frage ist von dem Vortragenden der Zukunft überwiesen. Und über den Zusammenbau der Steuerung mit einer Schiffsgasmaschine läßt sich deswegen kaum etwas sagen, weil wohl zur Zeit niemand weiß, welche Form die Schiffsgasmaschine der Zukunft annehmen wird. Ingenieur Capitaine, dessen Vortrag nachfolgend besprochen wird, ist z. B. der Ansicht, daß die heutige Form der Gasmaschine sich für Schiffsmaschinen größerer Leistung nicht eignet. Unter solchen Umständen muß eine Erörterung über die beste Ventilsteuerung an Schiffsgasmaschinen als etwas verfrüht bezeichnet werden. Jedenfalls ist bis zur etwaigen Einführung dieser neuen Maschinenart noch eine Reihe erheblich wichtigerer Fragen zu lösen.

Wenn nun der Vollständigkeit wegen unsererseits noch kurz die Frage gestreift werden soll, ob ein Bedürfnis für Ventilsteuerungen an Schiffsdampfmaschinen vorliegt, so kann dieselbe wohl mit „Nein“ beantwortet werden. Die Möglichkeit der Verwendung überhitzten Dampfes, die in der Diskussion als Vorteil der Ventilmaschinen gestreift wurde, und die sich daraus ergebende Wirtschaftlichkeit kann die

Einbuße an Betriebssicherheit nicht aufwiegen, welche sich aus der Verwendung so komplizierter Getriebe und so großer Ventile bei den verhältnismäßig schnelllaufenden Kriegsschiffsmaschinen ergibt. Auch bliebe doch nach Fortfall der Schieber noch immer die Kolbenliderung ein wunder Punkt für die Anwendung des überhitzten Dampfes bei den in Frage kommenden hohen Kolbengeschwindigkeiten.

Außerdem muß auf die zahlreichen Hilfsmaschinen eines Kriegsschiffes Rücksicht genommen werden, die nicht ohne weiteres mit überhitztem Dampf betrieben werden können. Diese Schwierigkeit steht auch auf Turbinenschiffen der sonst ohne weiteres möglichen Anwendung des überhitzten Dampfes entgegen und wird dort vielleicht zum elektrischen Betrieb aller Hilfsmaschinen durch eine mit Turbodynamo ausgerüstete Zentrale führen, falls die sich hieraus ergebenden Schwierigkeiten durch eine erheblich höhere Wirtschaftlichkeit der Gesamtanlage bei Anwendung überhitzten Dampfes ausgeglichen werden.

Der nächste Vortrag stand, wie schon vorher erwähnt, mit dem soeben besprochenen in einem gewissen Zusammenhang. Ingenieur Emil Capitaine aus Frankfurt a. M. behandelte darin „die Gasmaschine im Schiffsbetriebe“.

Der Redner, der sich bereits seit dem Jahre 1880 mit dieser Frage beschäftigt, gab zunächst einen Überblick über die historische Entwicklung der Gasmaschine. Man kann dieselbe in zwei Epochen scheiden, die eine, in welcher das Gasgemisch bei atmosphärischem Druck entzündet wurde, die andere, in welcher das Gasgemisch vor der Zündung eine Verdichtung erfuhr.

Der ersten Epoche gehört die Gasmaschine von Lenoir-Hugon, sowie der Freiflug-Kolbenmotor (Barzanti-Matteucci, Otto-Langen, Gilles) an. Der letztere bietet im vorliegenden Falle ein besonderes Interesse, weil sich auf der seiner Konstruktion zugrunde liegenden Idee die von dem Vortragenden entworfene Schiffsgasmaschine aufbaut. Ein entzündetes Gasgemisch treibt einen Kolben mit Zahnstange in einem langen Zylinder freiliegend empor. Hierbei entsteht hinter dem Kolben ein geringes Vakuum, so daß der Kolben nach beendigter Explosion durch den atmosphärischen Überdruck zurückgetrieben wird. Diese Bewegung wird benutzt, um mittels der Zahnstange des Kolbens, eines Zahnrades und einer während des Rückwärtsganges des Kolbens in Tätigkeit tretenden Sperrkupplung eine Welle in Drehung zu versetzen.

Die zweite Epoche in der Entwicklung der Gasmaschine beginnt Ende der 70er Jahre mit dem Erscheinen des Ottoschen Motors, des Viertaktmotors. Seine Arbeitsweise wird mit „Viertakt“ bezeichnet, weil vier Kolbenhübe — Ansaugen, Kompression, Explosion, Auspuff — nötig sind, um einen Kraftschub zu erzielen. Zwecks Erreichung einer größeren Gleichmäßigkeit des Ganges und einer größeren spezifischen Leistung bei gleicher Anzahl der Arbeitszylinder hat man zwei dieser Funktionen — Ansaugen und Kompression — auch besonderen Pumpen übertragen. Der Arbeitszylinder arbeitet dann im Zweitakt.

Nachdem der Vortragende eine Reihe von Ausführungsformen für Wasserzeuger und die für ihre Konstruktion maßgebenden Gesichtspunkte besprochen hat, geht er dazu über, den Viertaktmotor hinsichtlich seiner Bedeutung als Schiffsmaschine zu kritisieren.

Er hat selbst einen einfachwirkenden vierzylindrigen Viertaktmotor von 80 HPe Leistung für ein Schleppboot gebaut. Derselbe soll durchaus zufriedenstellend arbeiten. Des weiteren hat John J. Thornycroft mit einer anderen englischen Firma es unternommen, eine vierzylindrige Schiffsmaschine nach derselben Konstruktion des Vortragenden zu bauen, die 600 HPe leisten soll, aber durch Hinzufügung von noch zwei Zylindern auf eine Leistung von 900 HPe gebracht werden kann. Es wird dies der erste Versuch mit einer Gasmaschine auf einem Seeschiff sein.

Schon jetzt kommt jedoch der Vortragende auf Grund seiner langjährigen Beschäftigung mit dieser Frage zu dem Ergebnis, daß die heutige Gasmaschine für Kraftleistungen von mehr als 1000 HPe bei einer Schraube bzw. 2000 HPe bei zwei Schrauben im Schiffsbetriebe nicht in Wettbewerb mit der Dampfmaschine treten kann.

Ein Hauptmangel des Viertaktmotors ist der geringe Gleichförmigkeitsgrad, der selbst bei mehrzylindrigen Maschinen die Anwendung recht beträchtlicher Schwungräder notwendig macht. Wollte man mit der Viertaktmaschine nur annähernd eine gleiche Kraftverteilung wie bei einer Dreifachexpansions-Dampfmaschine erreichen, so müßte man wenigstens 24 Zylinder mit einfach wirkendem Kolben, oder 12 Zylinder mit doppelt wirkendem Kolben hintereinander anordnen. Der vorhin erwähnte Zweitaktmotor würde an sich nur 6 Zylinder erfordern. Da aber zu jedem Arbeitszylinder ein Luftpumpen- und ein Gaspumpenzylinder gehört, so würde die Gesamtzahl der Zylinder 18 betragen.

Derartige Anordnungen sind schon allein des Raumbedarfs wegen unmöglich. Es bleibt daher nur die Anwendung von Schwunmassen übrig, die bei Schiffsmaschinen höherer Leistung naturgemäß besonders mißlich ist.

Da die Fundamente der Schiffsmaschinen nicht so kräftig und schwer ausgeführt werden können wie die von Landmaschinen, so kann bei Maschinen mit so geringem Gleichförmigkeitsgrad wie den Viertaktmaschinen die Kolbengeschwindigkeit kaum über 4 m gesteigert werden. Dies ergibt lange Kolbenhübe bei geringen Umlaufzahlen und infolgedessen einen unwirtschaftlichen Betrieb, weil die Gaswärme auf dem langen Kolbenwege zu viel Zeit und Gelegenheit hat, auf die gekühlten Wandungen überzugehen.

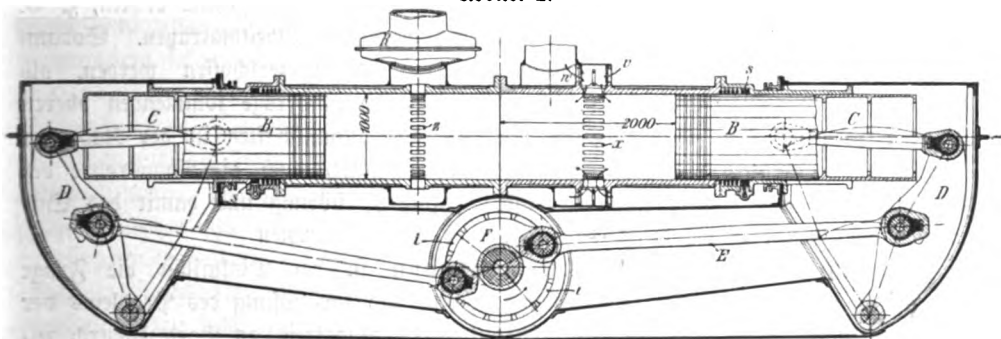
Für eine rationelle Wärmeausbeute gilt, — so führt der Vortragende aus — als Voraussetzung, daß die höchstmöglichen Kompressions- und Verbrennungsdrucke in der Maschine Anwendung finden können, und daß die Expansion der Gase möglichst rasch und unabhängig von der Umdrehungszahl der Schiffsschraube erfolgt. Diese Bedingungen können durch die heutige Gasmaschine nicht erfüllt werden, wohl aber nach Ansicht des Vortragenden durch die von ihm eigens für Schiffszwecke konstruierte „Hochdruck-Flugkolbenmaschine“ (Abbild. 1). Dieselbe ist der im Eingang der Besprechung erwähnten Maschine nachgebildet. Sie besitzt jedoch zwei gegenläufige Kolben, welche in dem gemeinsamen Zylinder durch das zwischen ihnen entzündete Gasgemisch auseinandergetrieben werden. Diese übertragen ihre Bewegung durch je ein Gestänge auf eine oszillierende Scheibe, welche jedesmal beim Rückgang der Kolben durch eine eigenartige hydraulische Bremskupplung mit der eigentlichen Schiffswelle verbunden wird. Der Rückgang der Kolben wird aber nicht, wie bei der älteren Maschine, durch den atmosphärischen Druck, sondern durch einen dauernd vor den Kolben gehaltenen Druck

von drei Atmosphären bewirkt. Wie derselbe erzeugt wird, sagt der Erfinder nicht. Dieser Druck wird gleichzeitig zur Kompression des Gasgemisches zwischen den Kolben benutzt, zu welchem Zweck das Getriebe auf dem letzten Teil des Kolbenrückweges von der Welle wieder losgekuppelt wird.

Außer dieser Kupplung ist an beiden Enden des Zylinders noch eine hydraulische Bremse vorgesehen, welche die auseinanderfliegenden Kolben am Ende ihrer Bahn auffängt. Die Umsteuerung geschieht durch zwei hydraulisch bewegte Kolben, welche das Getriebe in der einen oder andern Richtung über den toten Punkt bringen.

Über die Details der Konstruktion seiner Maschine schwieg sich der Vortragende aus. Und es wäre doch wichtig gewesen, wenigstens über die Betätigung der verschiedenen Kupplungen sowie über die Steuerung der Ein- und Auslassventile etwas zu erfahren, — Fragen, die namentlich auch für das Zusammenarbeiten mehrerer Zylinder auf eine Welle von Wichtigkeit sind. Wir wollen es aber dem Vortragenden gerne glauben, daß „dazu Einrichtungen vorgesehen sind, die eine recht verwickelte Wirkungsweise zeigen“.

Abbild. 1.



Hochdruck-Flugkolbenmaschine.

Wenn auch zu einem abschließenden Urteil über die neue Maschine eine Kenntnis aller Details gehört, so zeigen die mitgeteilten Einzelheiten doch bereits eine Reihe von Punkten, die das Bedenken jedes Maschinenkonstruktors erregen müssen.

Das Hauptziel — möglichst schnelle Expansion unabhängig von der Umdrehungszahl der Schiffschraube — ist ja erreicht, aber meines Erachtens unter Verzicht auf Betriebssicherheit und Einfachheit der Konstruktion. Wenn die Bremskupplung zwischen Getriebe und Welle versagt, so bleibt nur die Arbeitsleistung aus. Versagt aber die Bremsung am Ende des Kolbenfluges, so gibt es sicher ein Unglück.

Die an der Diskussion teilnehmenden Redner standen wohl sämtlich unter dem Eindruck dieser etwas gewagten Konstruktion, wenn sie fast durchweg der Großgasmaschine die Aussicht auf Einführung im Schiffsbetriebe für absehbare Zeit absprachen. Es wäre vorschnell, schon heute hierüber ein Urteil zu fällen. Konstruktionen wie die vorliegende werden aber sicher nicht die Dampfmaschine aus dem Groß-Schiffsbetriebe verdrängen, auch wenn sie nur halb so viel Brennstoff verbrauchen.

Wie ein älterer Fachmann in der Diskussion sehr treffend hervorhob, ist und bleibt die wichtigste Eigenschaft einer Seeschiffsmaschine die Betriebssicherheit. Diese

Sicherheit, welche die Dampfmaschine sich während einer fast hundertjährigen Entwicklung in vollkommenster Weise errungen hat, darf und wird nicht geopfert werden zugunsten einiger wirtschaftlicher Vorteile.

Ein Vorteil der etwaigen Verwendung von Schiffsgasmaschinen wird gewöhnlich weit überschätzt, nämlich der Fortfall des Schornsteins. Die Vermeidung der Rauchentwicklung ist ja zweifellos für ein Kriegsschiff von großem Wert da dasselbe sich durch Rauch leicht dem Feinde verrät. Der in der Diskussion unter Hinweis auf den „Cesarewitsch“ geäußerten Ansicht des Kapitäns z. S. Wallmann, daß ein Zerschießen der Schornsteine heutzutage ein Kriegsschiff gefechtsunfähig mache, muß jedoch widersprochen werden. Der Luftzug im Schornstein entspricht im Durchschnitt einem Überdruck von 10 mm Wassersäule. Unsere Ventilationsmaschinen können meistens bis 100 mm blasen. Auf den Zug in der Kesselfeuerung ist daher der Fortfall des Schornsteins ohne jeden Einfluß. Es handelt sich also nur um die Belästigung des Personals durch die aus dem zerschossenen Schornstein etwa seitlich herausströmenden Rauchgase. Aber erstens kann man diese Schußöffnungen genau so wie diejenigen in der Außenhaut des Schiffes vorübergehend dichten, z. B. unter Zuhilfenahme der für die Kesselbekleidung dienenden Asbestmatrizen. Sodann werden die Schornsteine voraussichtlich doch nur soweit zerschossen werden, als sie nicht unter Panzerschutz liegen. In den hiernach in Frage kommenden oberen Decks werden sich aber kaum während des Gefechts Mannschaften in der Nähe der Schornsteine aufhalten. Außerdem werden voraussichtlich auch die Abgasrohre der Gasmaschinen über Wasser münden müssen. Ihre Zerstörung und damit das Entweichen von Gasen in die Decks ist also auch dort zu befürchten.

Des weiteren regte Kapitän Wallmann in der Diskussion die Frage an, ob es nicht möglich sei, dem Sauggasmotor bis zur Lösung des Problems der Schiffsgasmaschine wenigstens einen beschränkten Wirkungskreis an Bord dadurch zuzuweisen, daß man sämtliche Hilfsmaschinen an Bord elektrisch betreibe und für die Primärstation eine Sauggasanlage verwende. Dies hätte einmal den Vorteil, daß die neue Betriebsart zunächst im Kleinen erprobt und das Personal für etwaige größere Anlagen in späterer Zeit allmählich geschult würde. Sodann käme eine solche Anlage auch dem gegenwärtigen Betrieb sehr zu statten. Im Hafen könnten sämtliche Kessel abgestellt, das Heizerpersonal geschont und Brennmaterial gespart werden.

Die Zweckmäßigkeit einer solchen Sauggasanlage ist zweifellos diskutabel und auch schon mehrfach in den technischen Kreisen diskutiert worden. Der Ausführung steht doch aber noch eine Reihe von Schwierigkeiten und Bedenken entgegen, selbst wenn man die noch schwebende Frage der Zweckmäßigkeit des elektrischen Antriebs für alle Hilfsmaschinen als gelöst ansieht.

Die Gaserzeugeranlage stellt sozusagen eine besondere Hilfskesselanlage dar mit besonderem Bedarf an Gewicht und Raum, mag sie verhältnismäßig noch so klein und leicht ausfallen. Dieser Mehrbedarf an Gewicht und Raum steigert sich, wenn man mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit im Gefecht die Anlage unterteilt und ihre Teile räumlich trennt. Oder man müßte die eine Primärstation mit Gas, die andere mit Dampf betreiben. Abgesehen davon, daß man so verschiedenartige Anlagen nicht gern zusammen arbeiten läßt, würde dies eine unnötige Vergrößerung der mit Gas

betriebenen Station bedingen, wenn anders sie im Hafenbetriebe allein allen Ansprüchen genügen soll.

Was die Entlastung des Personals anbetrifft, so erscheint sie bei einer Gegenüberstellung einer Sauggasanlage und einer Dampfturbinenanlage fraglich. Was der Gaserzeuger gegenüber einem Dampfkessel weniger an Bedienung braucht, beansprucht der Gasmotor mehr im Vergleich zu der Dampfturbine.

Die Brennstoffersparnis bei einer Sauggasanlage wird dadurch vermindert, daß die Gaserzeuger der für eine elektrische Schiffs-Primärstation in Frage kommenden Größe noch mit Anthracit beschickt werden müssen. Zu dem höheren Preis gesellt sich noch der Nachteil, dies besondere Brennmaterial an Bord mitzuführen zu müssen.

Und nun schließlich noch ein äußerer Grund. Jahrelang ist von der Besatzung unserer Kriegsschiffe die namentlich während der Nacht störende Erschütterung des Schiffskörpers durch die Dampfdynamos beklagt worden. Mit allgemeiner Freude wird schon aus diesem Grunde die Einführung der Turbodynamos begrüßt. Der Einbau von Gasdynamos wäre hiernach entschieden ein Rückschritt. Denn einen höheren Gleichförmigkeitsgrad als unsere bisherigen Dampfdynamos haben selbst die besten Gasmotoren sicher nicht.

Der Umstand, daß in der Diskussion von verschiedenen Seiten die vorteilhafte Verwendung von Gasmotoren auf Kanal- und Flußschiffen hervorgehoben wurde, legt schließlich noch die Frage nahe, ob nicht vielleicht eine Sauggasmotoren-Anlage für den Betrieb unserer Weiboote vorteilhaft sei. Die vom Ingenieur Capitaine vorgeführten derartigen Boote arbeiten dem Vernehmen nach vorzüglich. Ihre Motoren haben aber ebenso wie die Ölmotoren den Nachteil einer mangelnden Manövrier- und Umsteuerfähigkeit und erfordern daher eine verstellbare Schraube, ein Wendegertriebe oder eine Druckluft- bezw. Druckwasser-Anlage. Ihre Gaserzeuger haben aber sogar den weiteren Nachteil, daß sie im Zustande der Betriebsbereitschaft Brennmaterial verbrauchen. Und dieses Brennmaterial — Anthracit — muß ebenso wie dasjenige der Ölmotoren besonders mitgeführt werden. Will man also zu Explosionsmotoren für die Weiboote übergehen, so scheinen mir dort die Ölmotoren den Vorzug zu verdienen.

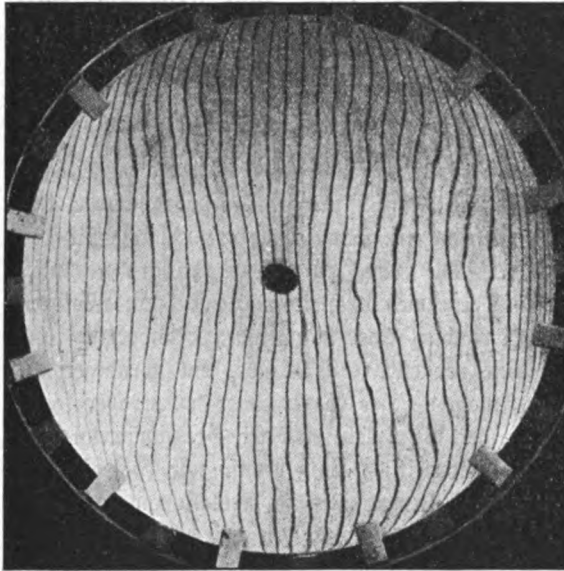
„Der gegenwärtige Stand der Scheinwerfertechnik“ wurde von dem Direktor der Siemens-Schuckert-Werke D. Krell erörtert. Die Summe des Erreichten zeigt am besten ein geschichtlicher Rückblick. Daher nehmen die Darlegungen über die allmähliche Entwicklung des Scheinwerfers und vor allem des Scheinwerferspiegels einen beträchtlichen Raum in seinen Ausführungen ein.

Der Fresnelsche Linsenapparat, der Mangin-Spiegel, der Ringspiegel von Tschikolew, der Menisken-Ringspiegel von Siemens & Halske ziehen an uns vorüber. Ihre Konstruktionen verfolgen alle das Ziel, sich dem Idealspiegel, dem Parabolspiegel, zu nähern, den man wohl in Metall, aber nicht in Glas schleifen konnte. Auf die Bevorzugung des Glases wies jedoch die hohe Polierfähigkeit, das große Reflexionsvermögen sowie der Umstand hin, daß der Silberbelag auf der Rückseite des Glases einen ausgezeichneten Schutz gegen Witterungseinflüsse genöß. Am meisten genügte den optischen Anforderungen noch der Mangin-Spiegel, der die Mängel seines kugeligen Schliffes zum Teil dadurch aufhebt, daß er die Wandstärke des Spiegels nach dem

Umfang zu vergrößert: Hierdurch erreicht er eine annähernd parallele Reflexion der Strahlen. Der Spiegel älterer Art hat eine recht beträchtliche Brennweite, nutzt daher die Lichtquelle nur mangelhaft aus und bedingt ein langes Scheinwerfergehäuse. Die neuerdings ausgeführte Verkürzung der Brennweite führt dagegen zu ungünstiger Materialverteilung im Spiegel. So beträgt die Glasdicke bei einem Spiegel von 90 cm Durchmesser in der Mitte 3 mm, am Rande etwa 75 mm. Naturgemäß springen derartige Spiegel sehr leicht. Die Materialanhäufung am Rande ruft außerdem eine lebhaftere Farbenzerstreuung infolge der Prismenwirkung des Glases und eine unsharp Begrenzung des Scheinwerferstrahls infolge stärkerer Absorption hervor.

Zimmerhin hat der Mangin-Spiegel allein von allen vorher genannten sich

Abbild. 2.



Gesenkter Parabolspiegel.

Methode das Spiegelbild eines Systems von parallelen oder sich kreuzenden Linien photographiert wird. Der mehr oder weniger stetige Verlauf der Linien im Spiegelbild gibt einen Anhalt für die Güte des Schiffs. Drei solcher Schaubilder sind beistehend (Abbild. 2 bis 4) abgebildet.

„Gesenkte“ Parabolspiegel werden von mehreren englischen Firmen in der Weise hergestellt, daß geschliffene und polierte runde Glasplatten auf eine parabolisch ausgedrehte gußeiserne Form gelegt und in einem Glühofen erhitzt werden, bis sie sich unter ihrem eigenen Gewicht einsenken und die Gestalt der Eisenform annehmen. Nach dem Erkalten werden sie nochmals nachpoliert. Es liegt auf der Hand, daß mit dieser Methode niemals wirklich brauchbare Parabolspiegel hergestellt werden können.

Geschliffene Glas-Parabolspiegel stellen außer Schuckert noch die Firmen Salmoiraghi in Mailand und Breguet in Paris sowie die General Electric-Co.

bis heute behauptet und wird noch heute von der französischen Firma Sautter, Harlé & Co. für ihre Scheinwerfer verwendet.

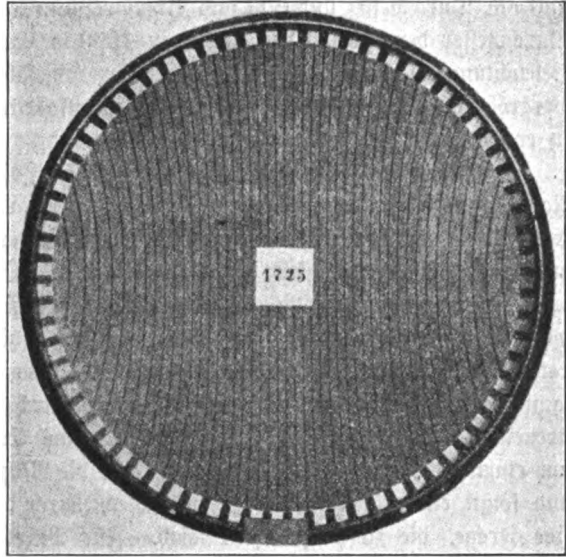
Ein optisch vollkommener Spiegel ist jedoch erst von Siegmund Schuckert in Nürnberg geschaffen worden, dem es 1886 unter Beihilfe von Professor Munder gelang, den ersten Glasparabolspiegel herzustellen. Seitdem sind von der Firma Schuckert zahllose Exemplare dieses Spiegels hergestellt worden, der noch heute vermöge der Reinheit seines Schiffs von keinem anderen Fabrikat der Welt erreicht ist. Das zeigen auch verschiedene, von dem Vortragenden vorgeführte Schaubilder, bei denen nach einer von Tschikolew angegebenen sinnreichen

in Amerika her. Letztere fertigt zwar recht brauchbare Spiegel, bezieht aber trotzdem alle größeren von 60 cm Durchmesser an aufwärts von den Siemens-Schuckert-Werken und hat jetzt auch auf der Weltausstellung in St. Louis einen Scheinwerfer mit einem Schuckert-Spiegel von 2 m Durchmesser ausgestellt, wie ihn Schuckert bereits in Paris 1900 vorführte.

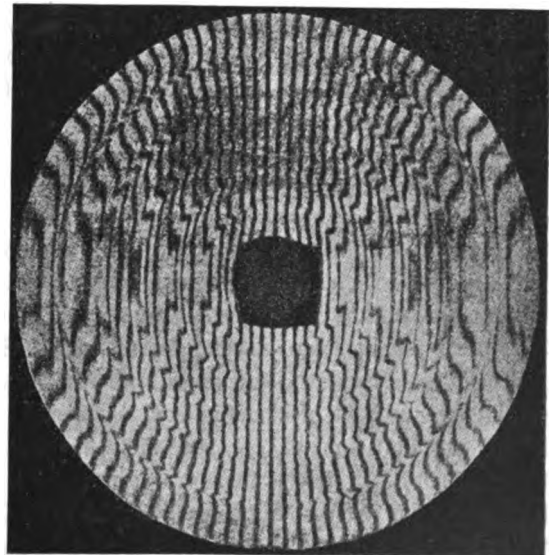
Besonders beachtenswert sind die Ausführungen des Vortragenden über die Frage, ob und wodurch die Wirkung der Scheinwerfer noch gesteigert werden kann. Mit der Erhöhung der Torpedoschußweiten ist diese Frage brennend geworden und wird häufig in Marinekreisen erörtert. Durch Erhöhung der Stromstärke in der Scheinwerferlampe wird keine größere Intensität der Beleuchtung, sondern nur ein etwas größeres Gesichtsfeld infolge Vergrößerung der leuchtenden Kraterfläche gewonnen. Im übrigen stellt der elektrische Lichtbogen von 150 Amp. zur Zeit die stärkste, praktisch brauchbare Lichtquelle dar. *) Eine intensivere Konzentration dieser Lichtquelle kann nur durch Vergrößerung der Spiegelbrennweite erreicht werden, weil dadurch die Streuung verringert wird. Eine größere Brennweite bedingt aber, um eine gleiche Ausnutzung der Lichtquelle zu erreichen, eine proportionale Vergrößerung des Spiegeldurchmessers und vermindert trotzdem den Durchmesser des beleuchteten Feldes. Wenn wir drei Spiegel von 90 cm Durch-

*) Alle Versuche, seine Wirkung durch Verwendung metallsalzhaltiger Kohlen zu steigern, laufen nur darauf hinaus, den Lichtbogen zu vergrößern. Hierdurch wird aber nur eine Steigerung der Gesamthelligkeit und nicht der spezifischen Lichtintensität erreicht. Auf letztere kommt es jedoch lediglich beim Scheinwerfer an.

Abbild. 3.



Schuckert-Spiegel.



Parabolspiegel von Breguet.

messer und 420 mm Brennweite, 110 cm Durchmesser und 520 mm Brennweite sowie 150 cm Durchmesser und 650 mm Brennweite miteinander vergleichen, so betragen die Durchmesser der beleuchteten Felder in 1000 m Entfernung 55, 44 und 36 m. Die Beleuchtungsintensitäten steigen dagegen im ungefähren Verhältnis 1 : 1,5 : 3. Durch Vergrößerung des Spiegeldurchmessers ist also ein erheblicher Gewinn an Intensität zu erzielen.

Leider steht dieser Maßnahme für Schiffscheinwerfer die Rücksichtnahme auf Raum- und Gewichtsverhältnisse entgegen. Für Marscheinwerfer dürfte sie meines Erachtens wohl überhaupt nicht, für Seitenscheinwerfer nur schwer und unter Verzicht auf ihre Transportfähigkeit durchzuführen sein. Dann gibt es nur noch ein Mittel, die Entdeckung einer Lichtquelle von höherer spezifischer Intensität. Hierzu ist jedoch wenig Hoffnung vorhanden, da bereits in dem jetzigen elektrischen Lichtbogen Temperaturen von 3000 bis 4000° C. auftreten. Eine geringe Steigerung der Wirkung kann bei unseren heutigen Scheinwerfern dadurch erreicht werden, daß der Doppelstreuer fortgelassen wird. Es ergibt dies eine Erhöhung der Beleuchtungsintensität um etwa 30 Prozent. Ob der Verzicht auf die Möglichkeit, bis zu 45 Grad zu streuen und somit ein größeres Feld zu beleuchten, durch diesen Vorteil aufgewogen wird, ist eine Frage, die zu prüfen sein wird. Für Marscheinwerfer dürfte sie vielleicht zu bejahen sein.

Der letzte Teil des Vortrags brachte in Wort und Bild eine Darstellung der verschiedenen Scheinwerfertypen und ihrer konstruktiven Entwicklung, und zwar sowohl Konstruktionen von Schudert, wie von Sautter, Harlé & Co., Salmoiraghi und der General Electric-Co. Auch hier war zu erkennen, daß die konstruktive Gestaltung des Schudert-Scheinwerfers in vielen Punkten vorbildlich geworden ist, so z. B. in dem lichtdichten Abschluß des Gehäuses durch die Zrisblende.

In der Diskussion fragte Korvettenkapitän Friedländer an, ob bei den neuen Scheinwerfern Maßnahmen getroffen seien, um ihre magnetische Einwirkung auf die Kompassse zu verhindern oder wenigstens zu vermindern.

Nach Angabe des Vortragenden sind alle dahingehenden Versuche erfolglos geblieben. Nach wie vor ist der beste Schutz eine möglichst weite räumliche Trennung.

Den letzten Vortrag der diesjährigen Tagung hielt Direktor A. Wiecke aus Düsseldorf „Über die Herstellung von Stahlblöcken für Schiffswellen in Hinsicht auf die Vermeidung von Brüchen.“

Bei der Abkühlung des gegossenen Stahlblocks in der „Coquille“ erfährt das Material wesentliche Veränderungen mechanischer und chemischer Natur. Die mechanischen Veränderungen entstehen aus der Eigenschaft des Stahles, sich beim Erkalten zusammenzuziehen, zu schrumpfen. Dieses Schrumpfen schreitet mit zunehmender Abkühlung der Stahlmasse zunächst gleichmäßig von außen nach innen fort, bis die äußeren Schichten soweit abgekühlt sind, daß sie dem Schrumpfen der inneren, noch nicht erstarrten Stahlteilchen nicht mehr folgen können. Letztere werden daher beim Erstarren zunächst ein loseres Gefüge bilden, dann werden feine Risse und schließlich ganze Hohlräume — Runker — entstehen.

Die chemischen Veränderungen haben ebenfalls ihre Ursachen in dem allmählichen

Erstarren der Stahlmasse. Kohlenstoff, Phosphor und Schwefel, welche durch ihre Menge und ihre Verteilung die Qualität des Stahles wesentlich beeinflussen, haben die Eigentümlichkeit, sich während des Erstarrens von dem Eisen zu trennen und zu den am längsten flüssigen Partien hinzuziehen. Diese „Saigerung“ ist um so stärker, je langsamer die Erstarrung vor sich geht. Sie beeinflusst Festigkeit und Dehnung des Materials ganz beträchtlich und ist deswegen besonders gefährlich, weil sie bei der Weiterbearbeitung kaum bemerkt wird.

Im allgemeinen werden diese beiden Veränderungen in dem oberen Teile des Blockes vor sich gehen, doch reichen die chemischen Veränderungen häufig auch tiefer in den Block hinein. Die Folgen solcher nicht entdeckten mechanischen und chemischen Veränderungen werden von dem Vortragenden an verschiedenen Wellenbrüchen erläutert. Die einzige Möglichkeit, den ungünstig veränderten Teil des Blockes vom Arbeitsstück — der Welle — mit einiger Sicherheit fernzuhalten, besteht darin, den „schlechten Kopf“ möglichst reichlich zu rechnen, also einen möglichst großen Teil vom oberen Ende des Stahlblockes fortzuwerfen. Die hieraus sich ergebenden wirtschaftlichen Nachteile ließen die Werke fortgesetzt nach Mitteln suchen, um ohne Beeinträchtigung der Qualität des Stahlmaterials den „schlechten Kopf“ möglichst klein zu halten.

Die Versuche bewegten sich zunächst im wesentlichen in der Richtung, das Erstarren der Stahlmasse zu verzögern und vor allem die Masse im Kopf möglichst lange flüssig zu erhalten, um ein Ausfüllen der etwa weiter unten sich bildenden Lunker durch den von oben nachfließenden Stahl zu erreichen und so die Lunkerbildung auf einen nur kleinen Teil des Kopfes zu beschränken.

Diese Maßnahmen waren von einem gewissen Erfolg begleitet; sie konnten aber nur das eine Ziel erreichen, die Lunkerbildung auf einen möglichst kleinen Teil des Kopfes zu beschränken. Die Saigerung wurde jedoch nicht vermindert, sondern nach dem oben Gesagten durch die verlangsamte Erstarrung eher begünstigt.

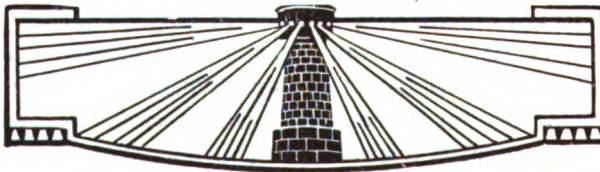
Einen vollständig anderen Weg beschritt vor längeren Jahren der Engländer Whitworth, indem er die Lunkerbildung dadurch zu vermindern suchte, daß er auf das eine Ende des noch mindestens im breiigen Zustande befindlichen Blockes einen starken Druck ausübte. Der zur Ausübung des Druckes dienende hydraulische Stempel wurde von oben in die besonders konstruierte Coquille eingeführt und letztere hydraulisch gehoben. Das Verfahren ist insofern unvollkommen, als der Druck auf die inneren Teile des Blockes durch den Widerstand der äußeren, schneller erstarrenden Teile stark behindert wird, so daß sich die inneren Teile fast genau so wie in einem nicht gepreßten Block verhalten. Man ist deshalb mit dem Druck immer höher gegangen und von 300 kg pro Quadratcentimeter bis auf 1800 bis 2000 kg gestiegen. Bei einem Block von 1200 mm Durchmesser, der etwa 26000 kg wiegt, würde dies einem Druck von 24000 Tonnen entsprechen. Die Anwendung des Verfahrens auf größere Blöcke ist dadurch ausgeschlossen. Der Erfolg namentlich hinsichtlich der Saigerung dürfte außerdem wohl ebensowenig sicher sein, wie bei den früher geschilderten Verfahren.

Ein französischer Ingenieur Harmet trat auf der Weltausstellung zu Paris 1900 mit einem Verfahren an die Öffentlichkeit, das sich dem soeben geschilderten anschließt, die demselben anhaftenden Mängel jedoch durch eine ebenso einfache wie sinnreiche Änderung beseitigt. Er formt die Coquille nach oben zu konisch und drückt von

unten einen hydraulischen Kolben hinein. Hierdurch wird der erstarrende Stahlblock wie ein Keil in die Coquille getrieben und dadurch ein von allen Seiten radial wirkender gleichmäßiger Druck erzeugt, der bis zum völligen Erstarren auch auf die innersten Teile wirkt. Ein Druck von 300 bis 350 kg auf den Quadratcentimeter Bodenfläche hat sich als ausreichend erwiesen.

Die Abkühlung des Stahlblocks, welche schon durch die dauernde Berührung mit der Coquille gegenüber den freischumpfenden Blöcken eine bessere ist, wird durch eine Berieselung der Coquille mit kaltem Wasser noch beschleunigt und hierdurch eine Saigerung fast völlig beseitigt. Das Verfahren gelangt auf dem Oberbiller Stahlwerk zur Anwendung, woselbst bereits eine Presse für Blöcke von 15 000 bis 25 000 kg Gewicht im Betriebe ist. Nach Ansicht des Vortragenden bietet es bisher allein die Möglichkeit, dem Stahl bei seinem Übergang aus dem flüssigen in den festen Zustand die für die Herstellung von Schiffswellen erforderliche Gleichmäßigkeit seines Gefüges und seiner chemischen Zusammensetzung zu wahren.

In der Diskussion wurden allerdings die günstigen Ergebnisse ebenso wie die Wirtschaftlichkeit des Verfahrens angezweifelt.



Die Denkschrift des Ersten Lords der englischen Admiralität. („Distribution and Mobilization of the Fleet.“)

Vom 6. Dezember 1904.

Wie vor zwei Jahren mit der völligen Umgestaltung des Einstellungs- und Ausbildungsmodus der Seeoffiziere, Marine-Ingenieure und Offiziere der Royal Marines, so hat auch dieses Jahr der Erste Lord der Admiralität mit der Reorganisation der Verteilung und Mobilmachung der Flotte dem englischen Volk eine Weihnachtsgabe erster Art gemacht. Die diesmalige Gabe kam nicht so überraschend, wie diejenige vor zwei Jahren, enthält auch nichts so Überraschendes, da sie bereits durch eine Revision der Flottenverteilung vor zwei Jahren vorbereitet wurde. Der schon damals klar hervortretende Grundgedanke einer Konzentration der Streitkräfte an den militärisch und politisch wichtigen Punkten wird jetzt konsequent durchgeführt. Der den europäisch-asiatischen Kontinent umspannende englische Flottengürtel ist auf Kosten der Besetzung weiter entfernter Stationen gestärkt, der Schwerpunkt der Kräfte aus dem Mittelmeer in die Atlantic, also näher an den Kanal heran, verlegt worden. Der westliche Endpunkt des Gürtels ist im Hinblick auf die zunehmende maritime Machtentfaltung Deutschlands besonders stark gemacht. Der Verzicht Frankreichs, auf wirtschaftlich-kolonialen Gebiete noch weiterhin als Rivale des Nachbarn jenseits des Kanals aufzutreten, hat eine derartige Verschiebung ermöglicht, ohne die Indienststellungen zu vermehren. — Der östliche Teil dieses eisernen Flottengürtels bleibt vorläufig noch unberührt. Der Erste Lord kündigt die Entschließungen über ihn zwar für die Etatsdenkschrift an, doch ist es kaum wahrscheinlich, daß etwaige Änderungen vor Abschluß des jetzigen japanisch-russischen Krieges zur Ausführung kommen.

Die Denkschrift wird in vielen wesentlichen Punkten durch ein Rundschreiben der Admiralität an die Oberstkommandierenden vom 10. Dezember ergänzt. Da man erst hierdurch einen vollen Einblick in die Reorganisation der Kriegsbereitschaft der englischen Flotte bekommt, soll es bei der folgenden Besprechung mitberücksichtigt werden:

I. Denkschrift und Rundschreiben behandeln folgende Hauptpunkte:

1. Die Flotte zerfällt in:

- a) The Fleet in commission at sea (aktive Flotte).
- b) The Fleet in commission in Reserve (Reserveflotte).

Die nicht gefechtskräftigen Schiffe, soweit sie nicht zu Friedenszwecken, für Polizeidienste und zum Zeigen der Flagge gebraucht werden, sollen allmählich außer Dienst gestellt und aus der Kriegsschiffsliste gestrichen werden.

2. Die »Fleet in commission at sea« soll sich gliedern:

- a) in die Kanalflotte — bisher Home-Flotte — aus 12 Linien Schiffen und einer Anzahl von Kreuzern, unter einem Admiral;
- b) in die Atlantische Flotte — bisher Kanalflotte — aus 8 Linien Schiffen und einer Anzahl von Kreuzern, unter einem Vizeadmiral;
- c) in die Mittelmeerflotte, aus 8 Linien Schiffen und einer Anzahl von Kreuzern, unter einem Admiral;

- d) in vier Kreuzergeschwader für die atlantischen und europäischen Gewässer, von denen:
- a) das erste Kreuzergeschwader aus 6 Panzerkreuzern bestehen und der Kanalslotte attached wird;
 - β) das zweite Kreuzergeschwader, ebenfalls aus 6 Panzerkreuzern bestehend, der Atlantic-Flotte zugeteilt wird;
 - γ) das dritte Kreuzergeschwader, aus den großen Kreuzern der Mittelmeerslotte formiert, in diesen Gewässern stationiert bleibt;
 - δ) das vierte Kreuzergeschwader unter dem Namen »Particular Service Squadron«, aus den großen Schulschiffskreuzern unter dem Befehl des Oberstkommandierenden der nordatlantischen und westindischen Station bestehen wird.

Alle diese Verbände dienen dem Schutze der englischen Interessen in den atlantischen und europäischen Gewässern. Das bisherige südatlantische Geschwader kommt in Fortfall.

Zum Schutze der Interessen in anderen Gewässern bleiben bestehen:

- e) ein Linien- und Kreuzergeschwader, zunächst in der bisherigen Stärke von 5 Linien- und Kreuzerschiffen, auf der ostasiatischen Station;
 - f) drei Kreuzergeschwader, je eins auf der australischen, ostasiatischen und ostindischen Station, die aber im Kriege unter den Oberstkommandierenden der ostasiatischen Station treten. Diese Einrichtung bestand schon seit zwei Jahren.
 - g) ein Kreuzergeschwader auf der Kapstation zur Herstellung der Verbindung entweder zwischen der Flotte im Mittelmeer und Ostasien oder der in Ostasien und der Atlantic.
3. Die »Fleet in commission in Reserve« soll umfassen:
- a) alle anderen gefechtskräftigen Schiffe, die nicht einer langen Reparatur unterworfen sind. Sie werden eine Stammbesatzung an Bord haben, die aus dem Kommandanten, dem Ersten Offizier, einer Anzahl anderer Offiziere, darunter Navigations-, Artillerie-, Torpedo- und Ingenieuroffiziere, sowie aus $\frac{2}{3}$ der Kriegsbesatzung besteht. Dieser Besatzungsteil soll die Hauptspezialisten enthalten. Bei der Mobilisierung wird der Rest der Besatzung, 50 Prozent, durch aktive, 50 Prozent durch Reservemannschaften aufgefüllt;
 - b) diese Schiffe im Reservendienst werden in jedem Haupthafen zu einem Verbände unter einem Kontreadmiral vereinigt, der sie im Kriege führen soll;
 - c) zwei Linien- und Kreuzerschiffe und zwei Kreuzer von diesen Schiffen werden in jedem Hafen als Emergency-ships in Bereitschaft gehalten. Ihre Besatzungen sollen sofort durch aktives Personal ausgeführt werden, wenn die Indienststellung nötig ist;
 - d) die älteren, aber noch gefechtsfähigen Schiffe werden in Reserve ohne Stammbesatzungen in »Special Reserve« sein und bei der Mobilisierung $\frac{1}{3}$ aktives Personal, $\frac{1}{3}$ Mannschaften der Fleet- und $\frac{1}{3}$ Mannschaften der Naval Reserve erhalten.

4. Die Indiensthaltungsperioden sollen durchweg zwei Jahre dauern, ohne Unterschied, ob in der Heimat oder im Auslande.

5. Kein Schiff in Dienst soll länger als 30 Arbeitstage im Jahre reparieren, die volle Kriegsbereitschaft soll innerhalb von 4 Tagen wiederhergestellt werden können. Ist das nicht möglich, so soll ein anderes Schiff an seine Stelle treten.

6. In der Kanalflotte sollen nicht mehr als zwei, in der Mittelmeer- und Atlantic-Flotte nicht mehr als ein Schiff gleichzeitig reparieren.

7. Eine Spezialkommission soll den Director of Naval Construction in der Typenbestimmung unterstützen, nachdem die Admiralität die leitenden Gesichtspunkte festgelegt hat.

Das Reorganisationsprogramm ist hiernach eines der einschneidendsten, dem die englische Flotte unterworfen worden ist. Das Bestreben, die Schlagfertigkeit der Flotte zu erhöhen, tritt klar hervor. Gleichzeitig aber hofft die Admiralität, die Indiensthaltungskosten hierdurch zu verringern. Der geistige Urheber des Programms, als den man wohl mit Recht den Admiral Fisher ansieht, wird sich hiermit einen dauernden Namen in der Entwicklungsgeschichte der englischen Marine geschaffen haben.

II. In Nachstehendem soll nun zunächst die Denkschrift des Ersten Lords sowie das Rundschreiben der Admiralität an die Oberstkommandierenden ihrem wesentlichen Inhalt nach wiedergegeben werden, da sie besser als jede Erläuterung die leitenden Gesichtspunkte erkennen lassen, denen die Admiralität in ihrem Reorganisationsprogramm folgt:

1. Die Denkschrift.

In der Entwicklung der modernen Flotte ist nicht nur hinsichtlich des Flottenmaterials, sondern auch hinsichtlich der strategischen Verhältnisse ein neuer Abschnitt erreicht. Auf der westlichen Halbkugel sind die Vereinigten Staaten im Begriff, sich eine große und starke Flotte zu schaffen, deren Größe nur durch die Geldmittel beschränkt wird, die die Vereinigten Staaten für sie aufwenden wollen. Auf der östlichen Halbkugel ist die kleinere aber moderne japanische Flotte den Anforderungen eines Krieges unterworfen und hat sich ihnen gewachsen gezeigt. Die französische Marine steht bis jetzt noch allen andern voran. Eine neue deutsche Flotte von sehr leistungsfähigem Charakter ist geschaffen worden, sie ist in der glücklichen Lage, sich fast ganz in den Heimatsgewässern konzentrieren zu können.

In der britischen Flotte wurden die älteren Linienfahrer durch moderne ersetzt. Von weittragender Bedeutung ist jedoch der schnelle Erwerb einer großen Anzahl moderner Panzerkreuzer. Mit der Fertigstellung der „Devonshire“-Klasse im Laufe des nächsten Jahres werden in Dienst oder Reserve sein: 4 „Drake“, 6 „Cressy“, 10 „Monmouth“, 6 „Devonshire“ = 26 Panzerkreuzer. Trotz mancher Fehler bedeuten sie einen großen Fortschritt und machen eine Umänderung unserer Kreuzergeschwader notwendig. Sie unterscheiden sich von ihren Vorgängern besonders durch ihre große Geschwindigkeit, durch die sie gefechtskräftigeren Schiffen ausweichen und die weniger gefechtskräftigen geschützten Kreuzer einholen und mit Hilfe ihrer Armierung und Panzerung niederkämpfen können.

Die Grundsätze für die jetzige Friedensdislokation der Schiffe wurden zu einer Zeit aufgestellt, als der Telegraph noch nicht existierte und der Wind die Triebkraft

für die Schiffe war. Daß sie bisher allen Anforderungen gerecht geworden sind, ist ein Beweis für ihre Nichtigkeit. Die neuen Verhältnisse fordern aber jetzt eine Revision. Hierbei hat sich die Admiralität bemüht, sich die Erfahrungen der japanischen und russischen Flotte im jetzigen Kriege zunutze zu machen. Die gezogenen Schlüsse sollen gleichzeitig dazu dienen, die Grundsätze der Typenentwicklung der modernen Kriegsschiffe einer Prüfung zu unterziehen. Zu letzterem Zweck wird dem Director of Naval Construction zeitweilig ein besonderes »Committee on Design« beigegeben, das aus Seeoffizieren, theoretischen und praktischen Fachleuten bestehen und Anfang nächsten Jahres mit den Arbeiten beginnen soll. Die Admiralität wird zuvor die Hauptcharaktereigenschaften eines jeden Typs festlegen.

Gleichzeitig ist versucht worden, gewisse Schwierigkeiten zu beseitigen, die bei den mobilmachungsmäßigen Indienststellungen aufgetreten sind. Während die Anordnungen hinsichtlich der Personalergänzung schnell und glatt arbeiteten und die Schiffe in der festgesetzten Frist von wenigen Stunden in See gehen konnten, hat sich während der Manöver eine Zahl von Maschinenhavarien ereignet, die diejenige auf länger in Dienst befindlichen Schiffen weit übertraf. Die Ursache ist niemals ein Geheimnis gewesen. Während der großen Vermehrung der Flotte in den letzten 15 Jahren hat die Admiralität nicht genügendes Personal für die Schiffe der Fleet Reserve zu Hause behalten können, um sie in einem so vollkommenen Zustande zu erhalten, daß bei einer Mobilmachung kleinere Havarien als ausgeschlossen betrachtet werden konnten. Die Havarien sind zwar immer geringfügig gewesen, so daß sie innerhalb weniger Tage, sicherlich weniger Wochen, beseitigt werden konnten. Aber es kann nicht genügend Wert auf die Notwendigkeit gelegt werden, die ganze Flotte jederzeit so kriegsbereit zu haben, daß sie sofort einen Schlag ausführen kann und daß die Admirale unbedingtes Vertrauen zu ihr haben. — Die Schicksalsergebnisse der mobilisierten Schiffe ließen ebenfalls zu wünschen übrig; von den nichteingerichteten Besatzungen war aber besseres nicht zu erwarten.

Die Admiralität hat mit Erfolg versucht, alle diese Fragen gleichzeitig zu lösen. Ihr Ideal ist es stets gewesen, die Flotte im Frieden so zu dislozieren, daß sie für einen Krieg am besten verteilt sei, und die mobilisierten Schiffe ebenso kriegsbüchtig zu haben, wie die in Dienst befindlichen. Beiden Idealen glaubt sie jetzt gerecht werden zu können, nachdem sie dem Friedensdienst einige Schiffe entzogen hat, die zwar im Frieden noch gute Dienste leisteten, aber den Admiralen eine Quelle von Sorgen im Kriegsfalle sein würden.

Die jetzige Home-Fleet wird ihren Namen ändern und von jetzt ab Kanalflotte heißen. Sie wird ihr Standquartier in der Heimat haben, aus 12 Linienschiffen mit einer ausreichenden Anzahl von Kreuzern bestehen und von einem Flaggoffizier befehligt werden, der den Rang oder acting-Rang eines Admirals hat; der zweite Befehlshaber wird ein Vizeadmiral, der dritte ein Kontreadmiral sein. •

Die jetzige Kanalflotte wird Atlantische Flotte heißen und Gibraltar als Basisstation erhalten. Sie wird aus 8 Linienschiffen und einer ausreichenden Anzahl von Kreuzern bestehen. Der Oberstkommandierende wird ein Vizeadmiral sein oder den acting-Rang eines solchen haben, der zweite Befehlshaber ein Kontreadmiral sein.

Der Kanal- und Atlantic-Flotte wird je ein Kreuzergeschwader von 6 Panzerkreuzern unter einem Kontreadmiral zugeteilt werden, und zwar das erste der Kanal-

das zweite der Atlantic-Flotte. Diese Geschwader können für besondere Kreuzeraufgaben oder Kreuzfahrten von der Flotte detachiert werden. Das jetzige selbständige südatlantische Geschwader wird verschwinden.

Die Mittelmeerflotte wird aus 8 Linien Schiffen mit einer genügenden Anzahl von Kreuzern bestehen. Sie wird sich auf Malta stützen und als Oberstkommandierenden einen Admiral oder Viceadmiral mit Admiralsrang haben. Der zweite Befehlshaber wird ein Viceadmiral sein. Die der Mittelmeerflotte zugeteilten großen Kreuzer werden das dritte Kreuzergeschwader bilden und von einem Kontreadmiral befehligt werden; sie werden gelegentlich zu denselben besonderen Aufgaben, wie die anderen Kreuzergeschwader, detachiert werden.

Alle Reparaturen der Kanalflotte werden in den Heimatswerften, diejenigen der Atlantic-Flotte in Gibraltar, diejenigen der Mittelmeerflotte in Malta ausgeführt werden. Es wird angestrebt, daß von der Kanalflotte nicht mehr als zwei, von der Atlantic- und Mittelmeerflotte nicht mehr als je ein Schiff gleichzeitig auf der Werft sind.

Zu Manöverzwecken wird die Atlantische Flotte zweimal im Jahre dem Befehlshaber der Mittelmeerflotte und einmal dem Befehlshaber der Kanalflotte unterstellt werden.

Die Frage der Zuteilung von Linien Schiffen zur China-Station wird in der Denkschrift über den Etat erörtert werden.

Die Kreuzer in außereuropäischen Gewässern werden in drei Gruppen geteilt:

Die östliche Gruppe wird die Kreuzer der Chinesischen, australischen, ostindischen Station umfassen. Der Oberstkommandierende der China-Station ist für die richtige strategische Verteilung dieser Kreuzer im Kriegsfall verantwortlich und hat dafür zu sorgen, daß sie so schnell als möglich mit den feindlichen Schiffen in jenen Gewässern fertig werden.

Das Kapgeschwader wird das Bindeglied entweder zwischen der östlichen Gruppe und den Mittelmeerkreuzern oder der östlichen Gruppe und der westlichen Gruppe darstellen.

Die westliche Gruppe wird aus den Kreuzern unter dem Oberbefehlshaber der nordamerikanischen und westindischen Station und andern im Kriegsfall mobilisierten Kreuzern bestehen. Gegenwärtig hat der Oberstkommandierende auf dieser Station: sein Flaggschiff, einen erstklassigen geschützten Kreuzer und einige Kreuzer 2. und 3. Klasse. Die wenig gefechtskräftigen Schiffe sollen zurückgezogen und dafür soll ein „Particular Service Squadron“ dem Oberstkommandierenden der Station unterstellt werden.

Bis jetzt haben die Kadetten von der „Britannia“, auf dem Kreuzer 2. Klasse „Zis“ und dem alten Panzerkreuzer „Aurora“, die Schiffsjungen auf der „Northampton“, „Calliope“, „Cleopatra“, „Zis“, „Medea“, „Medusa“ ihre Seeausbildung unabhängig voneinander erhalten. Modernere, gefechtskräftige Schiffe sollen jetzt diese Aufgabe übernehmen und zu einem Schulgeschwader unter dem jetzigen Chef der Nordamerikanischen und Westindischen Station vereinigt werden, da das Klima dieser Station die besten Bedingungen für eine Ausbildung hat. Dieses Particular Service Squadron soll bestehen aus „Arctone“, als Flaggschiff, „St. George“, „Hamle“, „Gibraltar“, „Zis“, „Highflyer“ und einigen noch nicht bestimmten Schiffen. Die Schiffe werden zeitweise nach England zurückkehren. Im Kriegsfall wird es nur nötig, die Kadetten und Jungen herunterzunehmen und die Besatzung auf Kriegsstärke aufzufüllen.

Augenblicklich wird ein Schiff für drei Jahre in Dienst gestellt. Dieses System hat für alle Stationen Gültigkeit mit Ausnahme derjenigen, die unter das Home sea Service-System fallen. In der jetzigen Home-Flotte und Kanalflotte, dem jetzigen Kreuzergeschwader, werden die Schiffe nicht für eine bestimmte Zeit in Dienst gestellt, sondern sind in dem Verhältnis einer ständigen Indiensthaltung und wechseln alle sechs Monate 25 % ihrer Besatzung. Aber auch auf den Schiffen mit einer dreijährigen Indiensthaltungsperiode ist der stete Wechsel von Offizieren und Mannschaften ein beständiges, anerkanntes Übel gewesen. Er hat sich aber nicht vermeiden lassen, um die nötigen Spezialisten für die Vermehrung der Flotte auszubilden. Die bei diesen Verhältnissen erzielten guten Resultate verdienen öffentliche Anerkennung. Jetzt hat sich die Admiralität entschlossen, die Periode aller Indienststellungen auf zwei Jahre zu normieren. Dieses System wird allmählich auf alle in Dienst befindlichen Schiffe, einschließlich derjenigen in der neuen Kanal- und Atlanticflotte, sowie in den Kreuzergeschwadern ausgedehnt werden. Sobald ein Schiff unter dem neuen System in Dienst gestellt ist, wird kein Offizier oder Mann von ihm entfernt werden aus Gründen, die sich vermeiden lassen. Der Unterschied zwischen Auslandsseebienstzeit und Inlandsseebienstzeit wird abgeschafft werden. Es wird in Zukunft nur eine Hafendienstzeit — home service, d. i. Dienst in den Heimatshäfen oder an Land — und eine Seebienstzeit — sea service — geben.

Für die Reorganisation der Fleet Reserve ist folgender Plan angenommen: Die gefechtsfähigen Schiffe werden getrennt von den veralteten und nicht gefechtsfähigen Schiffen organisiert werden. Die ersteren werden den Kommandanten, den ersten Offizier und eine Anzahl von Offizieren, darunter Ingenieur-, Artillerie-, Torpedo-, Navigationsoffiziere, und eine Stammbesatzung von $\frac{2}{5}$ der Kriegsstärke, unter ihr die Hauptspezialisten und Hauptgeschütznummern, an Bord haben. Jedes Schiff wird periodisch zu Maschinenproben und Geschüßschießübungen in See gehen. Entsprechend ihrer voraussichtlichen Verwendung im Kriegsfall zur Verstärkung der in Dienst befindlichen Flottenteile werden sie in den drei Heimatshäfen in Gruppen geteilt und von einem Kontre-Admiral befehligt, der sie auch im Kriege führen wird und der dafür verantwortlich ist, daß die Schiffe gefechtsbereit sind und bei der Mobiltisierung Habarten ausgeschaltet werden.

Außerdem wird eine Anzahl von ausgebildeten Mannschaften zu Hause vorhanden sein, um ein »Emergency squadron« in Dienst zu stellen, ohne auf die Schulen, die Stammmannschaft anderer Schiffe oder eine allgemeine Mobiltisierung zurückzugreifen.

In den Jahren 1905 und 1906 sollen Manöver stattfinden, um dieses Reorganisationsystem zu prüfen. 1905 werden Bewegungen der in Dienst befindlichen Flotte und einzelner mobilisierter Schiffe über den ganzen Erdball mit Rücksicht auf eine supponierte Spannung mit einer fremden Macht stattfinden. 1906 wird die Annahme gemacht werden, daß der Krieg nach einer Spannungsperiode wirklich ausgebrochen ist. Die Reservegeschwader in den Heimatshäfen werden mobiltiert und unter ihren Kontre-Admiralen zu den Flotten stoßen, die sie verstärken sollen. Die feindliche Flotte wird im nächsten Jahre durch verschiedene große Kreuzer dargestellt, die zu einem unbestimmten Termin und aus unbekanntem Plätzen aufbrechen. Die Oberstkommandierenden und Flaggoffiziere werden nach eigener Initiative zu handeln haben und dafür verantwortlich sein, daß sie in ständiger Fühlung mit dem Feinde bleiben und sich gegen-

seitig unterstützen. Die Pläne zur gegenseitigen Unterstützung werden vorher verabredet; die Hafen-Admirale usw. werden angewiesen werden, den Forderungen der Seebefehlshaber nachzukommen. Auf keinen Fall wird es gestattet sein, sich an die Admiralität zu wenden.

Ebenso wie die Kadetten und Schiffsjungen auf modernen Kriegsschiffen ausgebildet werden sollen, ebenso wird die weiter fortgeschrittene Spezialausbildung modernen Kreuzern übertragen werden, die die jetzigen älteren Schiffe als Navigationschulen und Tender für die Artillereschulen ersetzen.

Um für alle diese Zwecke das nötige Personal zur Verfügung zu haben, ist eine gewisse Anzahl von Schiffen von verhältnismäßig geringem Gefechtswert zurückgezogen worden oder wird zurückgezogen werden. Es ist aber Vorsorge getroffen worden, daß auf jeder Station genügend Schiffe vorhanden sind, um der Friedenspolizei-Aufgabe gerecht zu werden. Die vier Kreuzergeschwader werden außerdem dazu verwandt werden, die Flagge in imponierender Gestalt da zu zeigen, wo es politisch und strategisch ratsam ist.

In der vorstehend skizzierten Reorganisation hat die Admiralität nur das im Auge gehalten: die Gefechtsbereitschaft der Flotte bei einer Kriegserklärung sofort vollständig zu machen. Daß der Plan die Gefechtsbereitschaft sehr vermehren wird, daran kann kein Zweifel sein, glücklicherweise kann aber auch gesagt werden, daß er eine große Ersparnis im Etat zur Folge haben wird.

gez. Selborne.

2. Das Rundschreiben an die Oberstkommandierenden.

Als Ergänzung zu der vorstehenden Denkschrift sind aus dem Rundschreiben besonders die Punkte über die Reservestellung und die Indienststellungsperioden hervorzuheben.

a) Alle auf der aktiven Kriegsschiffsliste stehenden Schiffe, die nicht voll in Dienst sind, werden in der Reserve in Dienst sein, mit Ausnahme derjenigen, die eine lange Reparatur und Instandsetzung durchzumachen haben. Die Stammanschaften dieser letzteren Schiffe werden in den Baracken untergebracht und zu dem Depot für Indienststellungen übergeführt, bis die Schiffe wieder für die Reserven in Dienst kommen.

Bei einer Mobilmachung werden diese Schiffe in Reserve, entsprechend den bisherigen Bestimmungen, auf vollen Etat in der Weise aufgestellt, daß 50 % dem aktiven, 50 % dem Reservepersonal entnommen werden. Ausgenommen sind die neun Schiffe in »special reserve« — für 1905 die alten Linienschiffe „Colossus“, „Thunderer“, „Devastation“ (Portsmouth), „Anson“, „Benbow“, „Howe“ (Plymouth), „Rodney“, „Camperdown“, „Edinburgh“ (Chatham). Diese werden mit $\frac{1}{3}$ aktivem, $\frac{1}{3}$ Royal Fleet Reserve-, $\frac{1}{3}$ Royal Naval Reserve-Personal besetzt werden.

Torpedoboote erhalten nur aktives Personal, wie bisher.

Außerdem wird in jedem Heimatshafen genügendes aktives Personal unterhalten werden, um im Falle der Notwendigkeit je zwei Linienschiffe und zwei erstklassige Kreuzer in Dienst zu stellen, ohne die Mobilmachungsvorkehrungen zu stören (Emergency-Schiffe).

Für das Jahr 1905 sind folgende Schiffe hierzu aussersehen:

Augenblicklich wird ein Schiff für drei Jahre in Dienst gestellt. Dieses System hat für alle Stationen Gültigkeit mit Ausnahme derjenigen, die unter das Home sea Service-System fallen. In der jetzigen Home-Flotte und Kanalflotte, dem jetzigen Kreuzergeschwader, werden die Schiffe nicht für eine bestimmte Zeit in Dienst gestellt, sondern sind in dem Verhältnis einer ständigen Indiensthaltung und wechseln alle sechs Monate 25 % ihrer Besatzung. Aber auch auf den Schiffen mit einer dreijährigen Indiensthaltungsperiode ist der stete Wechsel von Offizieren und Mannschaften ein beständiges, anerkanntes Übel gewesen. Er hat sich aber nicht vermeiden lassen, um die nötigen Spezialisten für die Vermehrung der Flotte auszubilden. Die bei diesen Verhältnissen erzielten guten Resultate verdienen öffentliche Anerkennung. Jetzt hat sich die Admiralität entschlossen, die Periode aller Indienststellungen auf zwei Jahre zu normieren. Dieses System wird allmählich auf alle in Dienst befindlichen Schiffe, einschließlich derjenigen in der neuen Kanal- und Atlantisflotte, sowie in den Kreuzergeschwadern ausgedehnt werden. Sobald ein Schiff unter dem neuen System in Dienst gestellt ist, wird kein Offizier oder Mann von ihm entfernt werden aus Gründen, die sich vermeiden lassen. Der Unterschied zwischen Auslandsseefienstzeit und Inlandsseefienstzeit wird abgeschafft werden. Es wird in Zukunft nur eine Hafendienstzeit — home service, d. i. Dienst in den Heimathäfen oder an Land — und eine Seefienstzeit — sea service — geben.

Für die Reorganisation der Fleet Reserve ist folgender Plan angenommen: Die gefechtsfähigen Schiffe werden getrennt von den veralteten und nicht gefechtsfähigen Schiffen organisiert werden. Die ersteren werden den Kommandanten, den ersten Offizier und eine Anzahl von Offizieren, darunter Ingenieur-, Artillerie-, Torpedo-, Navigationsoffiziere, und eine Stammbesatzung von $\frac{2}{5}$ der Kriegsstärke, unter ihr die Hauptspezialisten und Hauptgeschütznummern, an Bord haben. Jedes Schiff wird periodisch zu Maschinenproben und Geschüßschießübungen in See gehen. Entsprechend ihrer voraussichtlichen Verwendung im Kriegsfall zur Verstärkung der in Dienst befindlichen Flottenteile werden sie in den drei Heimathäfen in Gruppen geteilt und von einem Kontre-Admiral befehligt, der sie auch im Kriege führen wird und der dafür verantwortlich ist, daß die Schiffe gefechtsbereit sind und bei der Mobilisierung Havarien ausgeschaltet werden.

Außerdem wird eine Anzahl von ausgebildeten Mannschaften zu Hause vorhanden sein, um ein »Emergency squadron« in Dienst zu stellen, ohne auf die Schulen, die Stammmannschaft anderer Schiffe oder eine allgemeine Mobilisierung zurückzugreifen.

In den Jahren 1905 und 1906 sollen Manöver stattfinden, um dieses Reorganisationsystem zu prüfen. 1905 werden Bewegungen der in Dienst befindlichen Flotte und einzelner mobilisierter Schiffe über den ganzen Erdball mit Rücksicht auf eine supponierte Spannung mit einer fremden Macht stattfinden. 1906 wird die Annahme gemacht werden, daß der Krieg nach einer Spannungsperiode wirklich ausgebrochen ist. Die Reservegeschwader in den Heimathäfen werden mobilisiert und unter ihren Kontre-Admiralen zu den Flotten stoßen, die sie verstärken sollen. Die feindliche Flotte wird im nächsten Jahre durch verschiedene große Kreuzer dargestellt, die zu einem unbestimmten Termin und aus unbekanntem Plätzen aufbrechen. Die Oberstkommandierenden und Flaggoffiziere werden nach eigener Initiative zu handeln haben und dafür verantwortlich sein, daß sie in ständiger Fühlung mit dem Feinde bleiben und sich gegen-

stetig unterstützen. Die Pläne zur gegenseitigen Unterstützung werden vorher verabredet; die Hafen-Admirale usw. werden angewiesen werden, den Forderungen der Seebefehlshaber nachzukommen. Auf keinen Fall wird es gestattet sein, sich an die Admiralität zu wenden.

Ebenso wie die Kadetten und Schiffsjungen auf modernen Kriegsschiffen ausgebildet werden sollen, ebenso wird die weiter fortgeschrittene Spezialausbildung modernen Kreuzern übertragen werden, die die jetzigen älteren Schiffe als Navigationschulen und Tender für die Artillerieschulen ersetzen.

Um für alle diese Zwecke das nötige Personal zur Verfügung zu haben, ist eine gewisse Anzahl von Schiffen von verhältnismäßig geringem Gefechtswert zurückgezogen worden oder wird zurückgezogen werden. Es ist aber Vorsorge getroffen worden, daß auf jeder Station genügend Schiffe vorhanden sind, um der Friedenspolizei-Aufgabe gerecht zu werden. Die vier Kreuzergeschwader werden außerdem dazu verwandt werden, die Flagge in imponierender Gestalt da zu zeigen, wo es politisch und strategisch ratsam ist.

In der vorstehend skizzierten Reorganisation hat die Admiralität nur das im Auge gehalten: die Gefechtsbereitschaft der Flotte bei einer Kriegserklärung sofort vollständig zu machen. Daß der Plan die Gefechtsbereitschaft sehr vermehren wird, daran kann kein Zweifel sein, glücklicherweise kann aber auch gesagt werden, daß er eine große Ersparnis im Etat zur Folge haben wird.

gez. Selborne.

2. Das Rundschreiben an die Oberstkommandierenden.

Als Ergänzung zu der vorstehenden Denkschrift sind aus dem Rundschreiben besonders die Punkte über die Reserveformation und die Indienststellungsperioden hervorzuheben.

a) Alle auf der aktiven Kriegsschiffsliste stehenden Schiffe, die nicht voll in Dienst sind, werden in der Reserve in Dienst sein, mit Ausnahme derjenigen, die eine lange Reparatur und Instandsetzung durchzumachen haben. Die Stammanschaften dieser letzteren Schiffe werden in den Baracken untergebracht und zu dem Depot für Indienststellungen übergeführt, bis die Schiffe wieder für die Reserven in Dienst kommen.

Bei einer Mobilmachung werden diese Schiffe in Reserve, entsprechend den bisherigen Bestimmungen, auf vollen Etat in der Weise aufgestellt, daß 50 % dem aktiven, 50 % dem Reservepersonal entnommen werden. Ausgenommen sind die neun Schiffe in »special reserve« — für 1905 die alten Linienschiffe „Colossus“, „Thunderer“, „Devastation“ (Portsmouth), „Anson“, „Benbow“, „Hove“ (Plymouth), „Rodney“, „Camperdown“, „Edinburgh“ (Chatham). Diese werden mit $\frac{1}{3}$ aktivem, $\frac{1}{3}$ Royal Fleet Reserve-, $\frac{1}{3}$ Royal Naval Reserve-Personal besetzt werden.

Torpedoboote erhalten nur aktives Personal, wie bisher.

Außerdem wird in jedem Heimathafen genügendes aktives Personal unterhalten werden, um im Falle der Notwendigkeit je zwei Linienschiffe und zwei erstklassige Kreuzer in Dienst zu stellen, ohne die Mobilmachungsvorkehrungen zu stören (Emergency-Schiffe).

Für das Jahr 1905 sind folgende Schiffe hierzu ausersehen:

Portsmouth:	Plymouth:	Chatham:
Linienſchiff „Canopus“,	Linienſchiff „Barſleur“,	Linienſchiff „Repulſe“,
„Goliath“,	„Hood“,	„Hamillies“,
Gr. geſch. Krz. „Powerful“,	Gr. geſch. Krz. „Niobe“,	Panzer-Krz. „King Alfred“,
„Terrible“.	„Europa“.	Gr. geſch. Krz. „Diadem“.

Die Schiffe in Reſerve werden, in Diviſionen gruppiert, zweckentsprechend auf die drei Heimatshäfen verteilt werden. Vorläufig wird einem Kontreadmiral in jedem Hafen der Befehl über die Schiffe im Reſervebienſt übertragen. Mit Zunahme der Schiffe wird je ein Kontreadmiral für die Linienſchiffs- und die Kreuzerdiviſion ernannt werden. Dieſe Flaggoffiziere unterſtehen im Frieden den Oberſtkommandierenden in den Häfen und werden ihre Diviſionen im Kriegsfall beſchließen. Solange in jedem Hafen nur ein Kontreadmiral iſt, wird er die Linienſchiffe im Kriegsfall führen.

Die Floet Reſerve in ihrer jetzigen Form wird aufgelöst.

Alle Schiffe im Reſervebienſt, ausgenommen diejenigen in Reparatur, ſollen ihre Stammannſchaften an Bord haben und ſind durch Übungen im Hafen in einem ſolchen Bereitſchaftszuſtande zu halten, daß ſie ſofort nach dem Auffüllen der Beſatzung in See gehen können.

Jede Diviſion wird von Zeit zu Zeit mit den Stammannſchaften in See gehen; einmal im Jahre wird eine Maſchinenprobefahrt mit ergänztem Perſonal ſtattfinden.

Die Stammannſchaften für die Torpedofahrzeuge in Reſerve werden in Waräcken untergebracht und bis auf weitere Anordnungen ihre Befehle direkt vom Stations-Admiral erhalten.

b) Kein Schiff ſoll länger als 30 Arbeitstage im Jahr zur Reparatur auf der Werft ſein. Von der Kanalflotte ſollen zur Überhebung oder zur Urlaubsberteilung nicht mehr als zwei Schiffe, von der Atlantic- und Mittelmeerflotte nicht mehr als je ein Schiff fort ſein. Die Reparaturen ſind ſo einzurichten, daß die Seebereitſchaft innerhalb vier Tagen nach erhaltenem Befehl wieder hergeſtellt werden kann. Iſt das nicht möglich, ſo wird die Admiralität entſcheiden, ob die Beſatzung auf ein anderes Schiff übergehen ſoll. Auf jeden Fall wird dieſes geſchehen, wenn die Reparatur mehr als 30 Tage beansprucht.

Ein gleiches Verfahren wird bei den Panzerkreuzern zur Anwendung kommen. Von keinem Kreuzergeschwader ſoll mehr als je ein Kreuzer zu gleicher Zeit zur Reparatur auf der Werft ſein.

Nach vier bis fünf Jahren wird jedes Schiff bei Gelegenheit der gewöhnlichen Inſtandſetzung einer Unterſuchung Nr. 1 unterzogen. Hierfür ſind zwei Monate angeſetzt.

Nach acht bis neun Jahren findet eine Unterſuchung Nr. 2 ſtatt. Die Schiffe werden hierzu außer Dienſt geſtellt, die Stammannſchaften in den Waräcken untergebracht.

c) Infolge der Einführung einer allgemeinen zweijährigen Inbienſtſtellungsperiode wird die Hälfte der Flotte jährlich abgelöst oder neu in Dienſt geſtellt werden. Dieſe Ablösungen werden möglichſt gleichmäßig auf das Jahr und die drei Heimatshäfen verteilt werden. Die Schiffe der Mittelmeer- und Atlanticflotte werden zur Neuindienſtſtellung nach England kommen; die auf anderen Stationen werden in einem Hafen auf dem halben Wege zwiſchen England und ihrer Station die Beſatzung wechſeln.

Die Ablösungen werden nach folgenden Gesichtspunkten erfolgen:

Alle neuen Schiffe erhalten eine Stammbesatzung zugewiesen, sobald sie zu Probefahrten bereit sind. Sie wird, nötigenfalls verstärkt, alle Probefahrten machen und bis zur Indienstellung an Bord bleiben.

Bei einer Indienstellung wird diese Stammanschaft auf vollen Etat aufgefüllt und bleibt zwei volle Jahre an Bord.

Nach zwei Jahren wird die ganze Besatzung abgelöst, erhält Urlaub und kommt dann wieder zu den Depots, um evtl. höhere Schulen oder Wiederholungskurse zu besuchen. Nach beendeten Kursen werden die Mannschaften wieder für andere Stammbesatzungen disponibel und solchen zugewiesen nach dem Grundsatz, daß alle möglichst gleichmäßig Hafens- und Seedienstzeit haben.

Augenblicklich ist rund $\frac{2}{3}$ des Personals auf See und $\frac{1}{3}$ in den Häfen. Von jezt ab wird jeder zwei Jahre auf See, ein Jahr in den Häfen verbringen.

Ein Mann, der von einem abgelösten oder außer Dienst gestellten Schiffe kommt, wird an das Ende der Liste für „Seedienst“ gesetzt und mit der Zeit der Stammbesatzung eines Schiffes überwiesen, das möglichst noch eine gleiche Zeit von Hafendienstzeit vor sich hat.

Eine Stammbesatzung kommt als Ganzes im Laufe der Zeit für Besetzung in Dienst befindlicher Schiffe heran. Sie wird hierzu aus den Depots aufgefüllt.

Sobald eine Stammbesatzung auf ein Schiff gegangen ist, wird eine neue aus dem zur Bildung von Stammbesatzungen verfügbaren Personal der Depots formiert.

Ersatz für Mannschaften, die ausgedient haben, oder für sonstige Ausfälle, sind aus solchen Mannschaften zu nehmen, die noch nicht für Stammbesatzungen in Frage kommen.

Für die Besatzung von Hafenschiffen usw. sind möglichst solche Leute zu nehmen, die innerhalb von zwei Jahren ihre erste oder ihre zweite Dienstverpflichtungsperiode beenden. Die Besatzungen von Torpedobootszerstörer-Divisionen werden als Ganzes abgelöst.

Ausnahmen von obigen Regeln werden für solche jungen Leute gemacht, die noch Seeerfahrung gewinnen müssen.

d) Außer den Geschwadern und abgesehen von den Torpedobooten werden in den heimischen Gewässern ständig in Dienst gehalten:

- | | | |
|-------------------------|--------------------|--|
| 1 Schiff | der „Edgar“-Klasse | als Navigationschulsschiff. |
| 3 Schiffe | „ „ „ | als Tender Schiff für die Artillerieschulen. |
| 1 Schiff | „ „ „ | „Arrogant“-Klasse als Tender für Torpedoschulsschiff „Bernon“. |
| 1 „ | „ „ „ | „Hermes“-Klasse als Tender des Naval College zu Osborne. |
| 6 Schiffe | „ „ „ | „Latona“-Klasse als Schulsschiff für die Naval Reserves. |
| 2 „ | „ „ „ | „Tajon“-Klasse „ „ „ „ „ |
| 1 Schiff | „ „ „ | „Barham“-Klasse } als Fischereischuß-Fahrzeuge. |
| 9 Torpedo-Kanonenboote | | |
| 3 Torpedo-Kanonenboote | | zur Heizerausbildung. |
| 1 „ | „ „ „ | als Tender für „Bernon“. |
| 9 Torpedobootszerstörer | | als Tender für die Artillerie- und Torpedoschulsschiffe. |

e) Stationsort des »Particular Service Squadron« in der Heimat soll Devonport sein.

v. U.

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Das verflossene Kalenderjahr war ein Jahr ruhiger Entwicklung und stetigen Fortschritts für die Marine. Der Gang der politischen Ereignisse in der Welt hat mit großer Deutlichkeit wiederum vor Augen geführt, daß der Besitz einer leistungsfähigen, den Seeinteressen angepaßten Flotte für eine Großmacht wie Deutschland ein unabweisbares Bedürfnis ist. Die nicht nur von der englischen, sondern auch von der deutschen Presse im letzten Monat mit Verständnis gepflogenen Erörterungen über die nunmehr perfekt gewordene Neuorganisation der englischen Flotte und ihre hieraus entspringende, jederzeit gewährleistete Schlagfertigkeit haben das Gute gehabt, dem denkenden Manne in Deutschland die überwältigende Überlegenheit der englischen Machtmittel von neuem zahlenmäßig klar vor Augen zu führen und so etwaigen falschen Vorstellungen auf beiden Seiten vorzubeugen. Sie werden diesseits und jenseits des Kanals Verständnis dafür anbahnen helfen, daß der Ausbau der deutschen Flotte, wie das Flottengesetz ihn vorschreibt, in bescheidenster und knappster Form nur das eine Ziel anstrebt, dem Deutschen Reiche im Interesse des Friedens und zur Wahrung berechtigter Ansprüche auch zur See den Platz unter den Völkern der Erde zu sichern, den es kraft seiner weitverzweigten Handelsbeziehungen und um seiner Stellung in Europa und in der Welt willen beanspruchen darf und will.

Der russisch-japanische Krieg war, soweit er sich auf dem Wasser abspielte, aber auch im weiteren Sinne geeignet, Erfahrungen zu sammeln, die um so wertvoller sind, als auf vielen Gebieten der modernen Seekriegführung und maritimen Technik Kriegserfahrungen, die einwandfreie Schlüsse zulassen, völlig fehlen. Diese Erfahrungen zu verwerten, wird Aufgabe der nächsten Jahre sein müssen.

Der Ausbau der Flotte vollzog sich im Rahmen des Flottengesetzes. Zwei Linienchiffe, „Vothringen“ und „Deutschland“, ein großer Kreuzer, „Dord“, zwei kleine, „München“ und „Lübeck“, liefen von Stapel. Zwei Linienchiffe, ein großer Kreuzer, drei kleine Kreuzer wurden in Bau gegeben. Ebenso viele Schiffe und ein Flußlanonenboot konnten ihre Probefahrten aufnehmen und in die Zahl der bereiten Schiffe eingereiht werden.

Die im Herbst 1903 neugeschaffene aktive Schlachtflotte sieht auf das erste Jahr ihrer Tätigkeit zurück. Durch Einstellung von zwei Linienchiffen der „Brandenburg“-Klasse sowie der Neubauten „Elsaß“ und „Braunschweig“ an Stelle der ausscheidenden vier Küstenpanzerschiffe der „Siegfried“-Klasse im Oktober 1904 hat dieser Verband an Gefechtsstärke gewonnen. Durch Bildung einer Reserveformation aus Küstenpanzerschiffen wurde der bescheidene Grundstock zu den im Flottengesetz vorgesehenen Reserveformationen der aktiven Schlachtflotte gelegt. In die beiden Kreuzergruppen der Schlachtflotte trat an Stelle der alten „Victoria Louise“ nach Erledigung der Probefahrten der Panzerkreuzer „Friedrich Carl“, an Stelle der „Niobe“ die „Hamburg“.

In der Besetzung der Auslandsstationen hat sich wenig geändert. Die Anforderungen des Dienstes auf der ostasiatischen Station, gesteigert durch die Ereignisse des Krieges, hielten dort noch immer die Kreuzer „Condor“ und „Sperber“ fest, die eigentlich für die Südsee- und die ostafrikanische Station bestimmt sind.

Der Krieg machte es notwendig, die Schiffe der ostasiatischen Station länger und andauernder, wie dies vielleicht sonst mit Rücksicht auf die übrigen Interessen notwendig gewesen wäre, im nördlichen Teil der Station zusammenzuhalten. Soweit es unter Wahrung der striktesten Neutralität angänglich war, wirkten die Schiffe des Kreuzergeschwaders an der Peripherie des Kriegstheaters an der Wahrung gefährdeter deutscher

Interessen mit. „Fürst Bismarck“ und „Gansa“ dehnten ihre Kreuzerfahrten bis Hankau, in das Herz Chinas hinein, aus. Die Flußkanonenboote „Tingtau“ und „Vaterland“ konnten ihren so nützlichen Dienst auf dem Yangtse aufnehmen. „Buffard“ wurde im April auf seine eigentliche Station, Ostafrika, detachiert.

Auf der ostamerikanischen Station traf im Sommer an Stelle der heimbeorderten „Gazelle“ die neue „Bremen“ ein. „Vineta“ begab sich über Südamerika nach Süd- und Westafrika und soll von dort bis März 1905 die Heimreise ausführen, um Kesselreparaturen vorzunehmen.

„Falke“ wurde nach der westafrikanischen Küste detachiert.

Die Besatzung des „Habicht“ sowie die Mannschaften des Marine-Expeditionskorps wirkten in erfolgreicher Weise an der Niederwerfung des Aufstandes in Südostafrika mit.

Die Gesamtverluste der Marine betragen bis Ende Dezember:

	Seeoffiziere	Offiziere der Marineinfanterie	Marineärzte	Seemannische Unteroffiziere und Gemeine	Unteroffiziere des Seebataillons und Gemeine
Gefallen	1	3	1	6	16
Verwundet	2	4	—	5	15
An Krankheiten oder Verwundungen verstorben	1	—	1	3	42
Vermißt	—	—	—	—	1

Von schweren Unglücksfällen, die einen erheblichen Personal- oder Materialverlust mit sich brachten, blieb die Flotte verschont.

— Marineetat 1905. Unter den Einnahmen des ordentlichen Etats (Zusammen 589 927 Mark) ist der Verkaufserlös für die Fulk „Elisabeth“ mit 83 000 Mark aufgeführt. Der Verkauf der veralteten Kreuzer „Marie“ und „Merkur“ sowie eines Torpedobootes ist in Aussicht genommen.

Der ordentliche Etat sieht für fortdauernde Ausgaben der Marineverwaltung 105 164 390 Mark (1904: 99 220 486 Mark) vor. Für Kapitel 45 (Reichs-Marine-Amt und Marine-Kabinett) werden 56 130 Mark gegen 1904 mehr gefordert. In dieser Mehrforderung ist die Stelle eines Departementsdirektors im Reichs-Marine-Amt (bestimmt für den Direktor der Konstruktionsabteilung) enthalten.

Zur Förderung des neu sprachlichen Studiums der Offiziere usw. sind, wie 1904, zusammen 20 000 Mark in den Etat eingestellt.

In Kapitel 46 (Admiralstab der Marine) werden für Neuherausgabe von Denkschriften einmalig 20 000 Mark gefordert.

Nach der Begründung zum Flottengesetz von 1900 war in Aussicht genommen, während der ersten 10 Jahre eine höhere Personalvermehrung als die Durchschnittsberechnung verlangt, zu fordern und dafür in den letzten 10 Jahren eine entsprechende Verringerung eintreten zu lassen. Als Grund wurde die alsbaldige Bereitstellung des 3. Geschwaders und die Vermehrung der Auslandsschiffe angeführt. Dementsprechend ist auch in Kapitel 51 des Etats für 1905 ebenso wie in den Vorjahren eine Vermehrung gefordert, die um etwa ein Viertel größer ist als die Durchschnittsquote. Es sollen hinzutreten:

a. Seeoffiziere:

1 Vizeadmiral, 2 Kontradmiraie, 4 Kapitane zur See, 12 Fregatten- oder Korvettenkapitane, 17 Kapitänleutnants 1. Klasse, 13 Kapitänleutnants 2. Klasse, 43 Oberleutnants zur See, 8 Leutnants zur See. Zusammen 100 Stellen.

Mit der geforderten Stellenvermehrung bleibt der Bestand an Seeoffizieren noch um 56 Köpfe hinter dem dienstlichen Bedarf am Lande und an Bord zurück. Die Be-

Schränkung auf 100 Stellen erfolgt mit Rücksicht auf den nur in diesem Umfange mit Sicherheit zur Stellenbesetzung verfügbaren Nachwuchs.

b. Marine-Ingenieure:

- 1 Marine-Chefingenieur oder Marine-Oberstabsingenieur, 3 Marine-Stabsingenieure,
5 Marine-Oberingenieure, 9 Marine-Ingenieure = 18 Stellen.
2 pensionierte Ingenieure. Zusammen 20 Stellen.

c. Offiziere der Marine-Infanterie:

- 1 Oberleutnant, 1 Leutnant.

d. Deckoffiziere, Mannschaften der Matrosendivisionen, Werftdivi- sionen, Torpedoabteilungen:

Zugang für 1905 in Summe 2108 Stellen, die sich, wie folgt, auf die Dienstgrade und Truppen-
teile verteilen:

	Ober- deckoffiziere	Deckoffiziere	Feldwebel, Wachmeister	Vizefeldwebel	Obermaate	Maate	Gemeine mit Ober- matrosen-Rang	Gemeine	Schiffsjungen- Unteroffiziere	Schiffsjungen	Zusammen
Matrosendivisionen	100	167	75	36	1011	1517	3113	9337	—	—	15 356
Schiffsjungen divisionen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	48	1052	1100
Werftdivisionen:											
Maschinenpersonal . . .	261	523	—	—	1022	1532	1590	4771	—	—	9699
Sonstiges Personal . . .	35	69	35	12	297	448	955	955	—	—	2170
Torpedoabteilungen:											
Seemännisches Personal	16	32	16	8	144	215	399	1196	—	—	2026
Maschinenpersonal . . .	69	139	—	—	272	408	400	1199	—	—	2487
Zusammen 1905	481	930	126	56	2746	4120	5821	17 458	48	1052	32 838
Bestand 1904, Titel 5 bis 7	445	878	118	56	2551	3826	5439	16 317	48	1052	30 730
Zugang 1905, Titel 5 bis 7	36	52	8	—	195	294	382	1141	—	—	2108

e. Deckoffiziere, Mannschaften der Matrosenartillerie-Abteilungen:

Es sollen hinzutreten für die Verstärkung der Küstenbesetzungen:

- 2 Deckoffiziere, 13 Obermaate, 9 Maate, 31 Gemeine mit Obermatrosen-Rang, 42 Ge-
meine. Zusammen 97 Stellen.

Die Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges machen ferner die Bildung eines Spezialkorps für den Minenkrieg zum Auslegen und Beseitigen der Streuminen erforderlich. Es soll eine besondere Minenkompanie gebildet werden, die sich, wie folgt, zusammensetzen soll:

- 3 Deckoffiziere, 1 Feldwebel, 2 Vizefeldwebel, 18 Obermaate, 27 Maate, 61 Gemeine
mit Obermatrosen-Rang, 188 Gemeine. Zusammen 300 Stellen.

f. Marine-Sanitätsoffizierkorps und Sanitätsmannschaften:

Kapitel 57 sieht an Vermehrungen vor: 1

- 1 Generalarzt, 2 Oberstabsärzte, 4 Stabsärzte, 2 Ober-Assistenzärzte, 2 Assistenzärzte.
Zusammen 11 Stellen.

Ferner:

- 5 Ober-Sanitätsmaate, 9 Sanitätsmaate, 10 Ober-Sanitätsgaften, 6 Marine-Kranken-
wärter.

Zur Ergänzung des Etatsansatzes für die im Etat für 1904 auf $\frac{1}{2}$ Jahr be-
willigten 13 Stellen, und zwar:

2 Ober-Sanitätsmaate, 3 Sanitätsmaate, 4 Ober-Sanitätsgasten, 4 Marine-Krankenwärter. Zusammen 30 Stellen.

Das über die um $\frac{1}{4}$ erhöhte Durchschnittsquote hinaus mehr geforderte Personal — 2 Ober-Sanitätsmaate, 4 Sanitätsmaate, 5 Ober-Sanitätsgasten, 4 Marine-Krankenwärter — ist, wie der besondere Zugang bei diesem Titel im Etat für 1904, für das im Bau befindliche Garnisonlazarett in Wief bei Kiel nach Maßgabe der fortschreitenden Fertigstellung bestimmt.

Hiernach ergibt sich folgende Übersicht über die Gesamtstärke des für 1905 geforderten Etats an Marinepersonal:

Nfd. Nummer		Offiziere	Marinedärzte	Mannschaften				Zusammen
				Deckoffiziere	Unteroffiziere	Gemeine	Schiffsjungen	
1.	Seeoffiziere	1409	—	—	—	—	—	1409
2.	Seeoffizieraspiranten	—	—	—	378	150	—	528
3.	Marine-Ingenieure	243	—	—	—	—	—	243
4.	Matrosendivisionen, Schiffsjungendivision, Werftdivisionen, Torpedoabteilungen	—	—	1411	7048	23 279	1100	32 838
5.	Matrosenartillerie	—	—	34	319	2431	—	2784
6.	Marine-Infanterie	50	—	—	191	1038	—	1279
7.	Mannschaften der Bekleidungsämter	—	—	—	24	200	—	224
8.	Sanitätspersonal	—	208	—	169	171	—	548
9.	Personal der Artillerieverwaltung	69	—	92	52	—	—	213
10.	Personal des Torpedowesens (Technisches und Verwaltungspersonal.)	43	—	99	46	—	—	188
11.	Personal des Minenwesens (Technisches und Verwaltungspersonal.)	18	—	27	40	—	—	85
12.	Zahlmeister, Aspiranten und Applikanten sowie Verwaltungsschreiber	—	—	71	194	—	—	305
13.	Personal des Vermessungswesens und der Küstenämter	—	—	28	—	—	—	28
Gesamtsumme		1832	208	1762	8461	27 309	1100	40 672
		2040		38 632				

Für die etatsmäßigen Fregattenkapitäne ist zur Gleichstellung derselben mit den Oberlieutenants der Armee, namentlich auch in bezug auf die Pension und Reliktenversorgung, eine pensionsfähige Zulage von 1150 Mark neu in den Etat eingestellt.

Als Entschädigung der zu auswärtigen Botschaften kommandierten Seeoffiziere für gelegentliche besondere Aufwendungen und Anforderungen sind zusammen 16 000 Mark als Mehrforderung gegen 1904 vorgesehen.

Kapitel 52 fordert für die Ausrüstung zu einem ein- bis zweijährigen Kommando auf ein im Auslande befindliches Schiff eine einmalige Ausrüstungszulage für Offiziere vom Fregattenkapitän abwärts, Deckoffiziere und Beamte, und zwar:

- 400 Mark für Fregattenkapitäne,
300 : : die übrigen Offiziere und Beamten gleicher Rangklasse,
200 : : die Deckoffiziere.

Aus den Erläuterungen zu dem wichtigen Kapitel 52 (Indiensthaltungen) seien hier noch folgende Zahlen hervorgehoben:

Zusammen werden gefordert 28 125 358 Mark (1904: 26 165 722 Mark) für Indiensthaltungen. Die aktive Schiffsflotte erfordert hiervon 14 007 958 Mark (1904: 12 740 864 Mark).

Es werden die Mittel gefordert für die Indiensthaltung von

16 Linienschiffen (1904: 13 Linienschiffe),	} (unverändert gegen 1904).
2 Küstenpanzerschiffen (1904: 4 Küstenpanzerschiffe),	
2 großen Kreuzern	
6 kleinen Kreuzern	
2 Tendern	

Die Auslandsschiffe erfordern 7 979 232 Mark (1904: 8 241 876 Mark).

Die Zahl der Schiffe auf den Stationen bleibt dieselbe wie im Vorjahr, auf der ostasiatischen ist das Flugkanonenboot „Waterland“ hinzugekommen. Der geringere Betrag des Etatszuschlages für 1905 ergibt sich in der Hauptsache aus Verminderung der Betriebskosten auf der ostasiatischen Station.

Bei den Schulschiffen erfordern die Artillerieschulschiffe einen Mehraufwand von 211 080 Mark, die Torpedoschulschiffe einen solchen von 134 916 Mark.

Für Torpedoversuche sind an Stelle von 612 048 Mark für 1905 848 736 Mark angelegt.

Bei Kapitel 59, Bildungswesen, treten neu hinzu ein Oberlehrer und ein Bibliotheksassistent.

Der Höchsthonorarsatz für kommandierte Militärlehrer wird von monatlich 100 Mark auf 50 Mark herabgesetzt.

Im Interesse der wissenschaftlichen Fortbildung der Seeoffiziere wird die Ausrüstung der Auslandsschiffe mit wissenschaftlicher Literatur (Offizierbibliotheken) gefordert, da die vorhandenen Schiffsbibliotheken im wesentlichen auf die Benutzung durch Mannschaften zugeschnitten sind. Es sind hierzu einmalig 15 000 Mark und fortbauend 2 000 Mark in den Jahresetat eingestellt.

Bei den Werstdivisionen sollen die Kapitulantenschulen während des ganzen Jahres — nicht wie bisher während des Winters — bestehen.

Kapitel 60 (Instandhaltung der Flotte und Werften) fordert unter anderem gegen 1904 mehr:

2 Betriebsdirektoren für Schiffbau und Maschinenbau,	1 Konstruktionssekretär,
12 Baumeister für Schiffbau und Maschinenbau,	5 technische Sekretäre,
1 Baumeister für Hafenanbau,	1 Obermeister,
	7 Werkmeister.

Da die Arbeiten, die der Marineverwaltung auf dem Gebiet der Arbeiterfürsorge erwachsen, erheblich an Umfang zugenommen haben, ist die Stelle eines Gewerberatens neu vorgezogen.

Die Ausstattung der Kommandantenmessens mit Inventar für die ständig im Ausland befindlichen Schiffe soll in Zukunft aus militärischen und wirtschaftlichen Gründen aus fiskalischen Fonds bestritten werden.

Kapitel 61 (Waffenwesen und Befestigungen). Der Fonds zu Schieß- und anderen Versuchen wird von 193 300 Mark auf 300 000 Mark erhöht. Die Höhe des bisherigen Fonds ist im Jahre 1885/86 festgesetzt. Seither ist nicht nur der Umfang der Versuche größer geworden, sondern es sind auch die Kosten des Versuchsmaterials derart gestiegen, daß eine erhebliche Vergrößerung der Versuchssumme unabweisbar geworden ist.

Zu Schießübungen, Schießprämien sind 3597 000 Mark gegen 3 177 000 Mark für 1904, also 420 000 Mark mehr, ausgeworfen. Neu eingeführt ist eine Prämie für Entfernungsmesser.

Die Zunahme der Torpedoschieß-, Spreng- und Funkentelegraphie-Übungen infolge der größeren Indiensthaltungen bei der aktiven Schlachtflotte erfordert eine Vermehrung der Mittel um 74 000 Mark.

Bei Kapitel 62 (Kassen- und Rechnungswesen) werden an Beamten usw. mehr gefordert:

1 Stabszahlmeister,	2 Kassenbediener,
6 Zahlmeister,	6 Zahlmeisteraspiranten,
5 Stabszahlmeister durch Umwandlung von 5 Oberzahlmeistern,	3 Zahlmeisterassistenten (Obermaate), 4 desgleichen (Maate).

Unter den „Verschiedenen Ausgaben“ (Kapitel 64) ist hervorzuheben ein Betrag von 3600 Mark, der zu besonderen Studienreisen nach Nordamerika bestimmt ist.

An einmaligen Ausgaben sieht der ordentliche Etat 83 428 450 Mark vor, d. h. 12 857 480 Mark mehr wie 1904. 70 070 000 Mark dieser Ausgaben entfallen auf Schiffsneubauten (1904: 69 235 000 Mark).

Nachstehende Einzelangaben und Zahlen seien hier herausgegriffen:

Unter Schiffsbauten werden die Schlußraten für „Preußen“, „Hessen“, Umbaukosten der Schiffe der „Brandenburg“-Klasse, „York“, „München“, „Lübeck“ und eine Torpedobootsdivision gefordert.

Erste Raten sind eingestellt für: Linienschiffe „Q“ und „R“, großer Kreuzer „D“, kleiner Kreuzer „O“, Erfsaß „Wacht“, Erfsaß „Blitz“, eine Torpedobootsdivision, ein Minendampfer.

Mit vollem Bauwert sind für 1905 eingestellt: Das im vorigen Jahr abgelehnte Kanonenboot „C“, ein Flukkanonenboot, Erfsaß „Hai“, ein weiteres Vermessungsschiff.

Zur Anstellung von Versuchen zwecks Beschaffung von Unterseebooten werden 1500 000 Mark gefordert.

Die Kosten der artilleristischen Armierung der neu geforderten Linienschiffe sind mit 7 900 000 Mark, die der großen Kreuzer mit 4 700 000 Mark veranschlagt. Bisher waren nur 7 500 000 Mark bzw. 4 280 000 Mark hierfür vorgesehen. Die Mehrforderung erklärt sich daraus, daß zur wirksamen Bekämpfung von Torpedobooten eine Verstärkung der leichten Artillerie, sowie zur Erhöhung der etalmäßigen Zahl der Stahlgeschosse, die wesentlich teurer als Granaten sind, eine Vermehrung dieser Geschosart in Aussicht genommen werden mußte.

Um auch die vorhandenen Linienschiffe stärker als bisher mit Stahlgeschossen auszurüsten zu können, ist die Forderung für die Beschaffung von Munition pro 1905 von 1 000 000 Mark auf 2 000 000 Mark erhöht worden. Dem bestehenden Mangel an Anti-Torpedobootsgeschützen auf den fertigen und im Bau begriffenen Linienschiffen soll dadurch abgeholfen werden, daß als erste Rate die Summe von 1 000 000 Mark zur Beschaffung solcher leichten Geschütze gefordert wird. Auch die Geschützarmierung der großen Torpedoboote soll verstärkt werden.

Durch die Einführung eines leistungsfähigeren Torpedotyps und durch die beabsichtigte Bornahme konstruktiver Verbesserungen an dem Torpedolanzierrohr entstehen Mehrkosten, die durch Steigerung der Armierungsraten und durch Einstellung eines besonderen Betrages von 720 000 Mark gedeckt werden sollen. Von letzterem wird für 1905 die Hälfte gefordert. Die Zahl der Torpedos auf den Torpedobooten soll in Zukunft erhöht werden.

Zur Beschaffung von Mehrladepistolen an Stelle der veralteten Revolver für die Landungskorps der Schiffe sind als erste Rate 350 000 Mark eingestellt.

In der Wiener Bucht (Riel) soll eine neue Landungsbrücke gebaut werden, um dem ständig steigenden Bedürfnis zu entsprechen. Die Kosten sind auf 150 000 Mark veranschlagt.

Für den Inspekteur der Schiffsartillerie soll in Sonderburg ein Dienstgebäude erbaut, in Kiel soll eine zweite Zeitballstation in der Wieker Bucht errichtet werden. Als Beihilfe zum Bau einer katholischen Zivilkirche in Wilhelmshaven sind 70 000 Mark vorgesehn, wozu 1902 bereits 30 000 Mark bewilligt waren.

Der außerordentliche Etat fordert an einmaligen Ausgaben 22 047 000 Mark (1904 15 820 000 Mark). Des weiteren entfällt auf ihn der Zuschuß zu den einmaligen Ausgaben im ordentlichen Etat, der auf Grund der Bestimmungen des Flottengesetzes 28 070 Mark beträgt. Unter den Ausgaben ist die Schlußrate für den Bau von drei Trockendocks in Wilhelmshaven mit 4 200 000 Mark (1904 1 800 000 Mark), ebenso die Raten für den Bau der dritten Einfahrt nach Wilhelmshaven enthalten. Zur Beschaffung von Gebäuden zwecks Erweiterung der Anlagen südlich des Ems—Jade-Kanals werden 1 200 000 Mark gefordert. Bei Friedrichsort soll ein neuer Torpedoschießstand erbaut werden. Für Ausbau des Straßennezes in Kiel werden 202 000 Mark gefordert. Für Verstärkung der Elbefestigungen, die zusammen auf 1 620 000 Mark veranschlagt sind, wird für 1905 1 000 000 Mark eingestellt.

Der Etat für 1905 erfordert zusammen 238,2 Millionen Mark, wovon 50,1 Millionen Mark auf dem Wege der Anleihe gedeckt werden sollen. Er überschreitet hiermit den Voranschlag des Flottengesetzes, wo für 1905 222,8 Millionen Mark angelegt waren, um 15,4 Millionen Mark. Nachstehende Tabelle zeigt jedoch, daß einschließlich der für 1905 geforderten Mittel seit 1900 um 0,7 Millionen Mark weniger verbraucht wurden, als durch das Flottengesetz veranschlagt war.

Rechnungsjahr	Geldbedarfsberechnung zum Gesetze, betreffend die deutsche Flotte Millionen Mark	Tatsächliche Ausgabe beziehungsweise Etatentsatz Millionen Mark
1900	—	3,6
1901	200,7	194,8
1902	212,4	205,8
1903	217,7	212,6
1904	217,0	215,4
1905	222,8	238,2
Zusammen	1 070,6	1 069,9

— Die Küstenpanzerschiffe „Siegfried“, „Beowulf“, „Frithjof“ und „Silberbrand“ sind von der Nordsee zur Ostseestation verlegt und der Werft Danzig zugeteilt.

— Das Schulschiff „Marie“ ist aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen und soll baldmöglichst verkauft werden.

— Aktive Schlachtflotte. Nach Rückkehr von der Übungsreise nach der östlichen Ostsee am 2. Dezember fanden Besichtigungen der Linienschiffe auf Gefechtsbereitschaft statt. In Verbindung hiermit wurden Schulschießübungen erledigt. Die Kreuzer begannen mit Erledigung der Einzelübungen. Die I. Flottille tritt nach einer Besichtigung Mitte Dezember in den Reservezustand.

Der größte Teil der Linienschiffe suchte die Werften zwecks Erledigung der jährlichen Instandsetzungsarbeiten auf. Die neu in Dienst gestellten Linienschiffe fuhrten mit Abhaltung der programmäßigen Schießübungen fort. „Braunschweig“ und „Elßaß“

setzen die Probefahrten fort. „Elsaß“ verlor gelegentlich der Probefahrten am 15. Dezember, mit 18,5 Seemeilen manövriert, das Ruder. Die Besichtigung ergab einen glatten Bruch des Ruderträgers und Schaftes etwa 2 dcm unter dem Heckbelag. Die Ruderspindel ist fast horizontal nach oben gebogen und bei mittschiffslegendem Rudergestänge etwas nach Steuerbord gerichtet. Hierdurch scheint es sich zu bestätigen, daß das Ruder beim Brechen des Trägers Backbord gelegen hat. Die Havarie wird in kurzer Zeit beseitigt sein, da alle erforderlichen Reserveteile vorhanden sind.

— **Auslandsflotte.** Die Schiffe des Kreuzergeschwaders stellten während der Monate August und September mit dem neu herausgeschickten Personal die volle Gefechtsbereitschaft wieder her. Vom 15. bis 30. September wurden Verbandsübungen abgehalten. „Ganja“ fand im Golf von Tschili 30 Seemeilen südlich der Halbinsel Vlautschan eine Mine und versenkte sie durch Maschinengeschützfeuer. „Tiger“ forschte erfolglos nach dem Verbleib des Kapitänleutnants v. Gilgenheimb. „Fürst Bismarck“ ist Ende November nach dem südlichen Gebiet der Station gegangen. „Hertha“ befindet sich auf der Reise nach den holländischen Kolonien. „Geier“ und „Sperber“ reparierten bis Ende Dezember in Tsingtau. Admiral Graf v. Moltke hat am 16. Dezember die Geschäfte als zweiter Admiral des Kreuzergeschwaders übernommen.

Die Ostamerikanische Station ist zur Zeit nur durch „Bremen“ und das Kanonenboot „Panther“ besetzt.

„Bineta“ hat auf ihrer Heimreise in Swatopmund Gelegenheit gehabt, sich erfolgreich an der Bergung der Besatzung des gestrandeten Truppenschiffes „Gertrud Woermann“ zu beteiligen. Etwa im März 1905 soll das Schiff auf den Kap Verdischen Inseln eintreffen und von da nach der Heimat zurückkehren. „Bineta“ befand sich seit 1900 auf der amerikanischen Station.

„Falk“ hat am 14. November von Punta Arenas aus die Fahrt durch die Magelhaensstraße nach der Westküste Südamerikas angetreten, war am 19. Dezember in Valparaiso eingetroffen und feiert hier sein Weihnachtsfest. Das Schiff verbleibt bis auf weiteres auf der westamerikanischen Station.

— **Schulschiffe.** An Stelle der ihrer unzureichenden Geschwindigkeit wegen wenig geeigneten „Carola“ übernimmt Ende Dezember die „Undine“ den Dienst als Schnelladeschützen-Schulschiff.

„Schwaben“ soll neben „Mars“ als Artillerieschulschiff eingestellt werden.

— **Probefahrten.** Das mit Parsonsturbinen ausgerüstete Torpedoboot „S 125“ hat die begonnenen Probefahrten infolge Havarie einer Luftpumpe unterbrechen müssen. Die Wiederaufnahme ist Mitte Januar zu erwarten.

„Friedrich Carl“ hat Anfang Dezember die noch ausstehenden Meilenfahrten bei Neutrug erledigt. Als Maximalleistungen wurden erzielt:

Am 5. Dezember 1904	114,9	Umdrehungen,	18624	ind. Pferdestärkte,	20,29	Seemeilen.
= 8.	= 1904	115	= 18541	=	= 20,53	=

„München“ ist von Nordenham nach Wilhelmshaven zwecks Vornahme der ersten Erprobung und der Abnahmeprobefahrt überführt. Der Kreuzer beginnt sodann mit den Probefahrten.

— **Verschiedenes.** Die Kajenhulls „Ganja“ und „Prinz Adalbert“ sind, nachdem die I. Torpedoabteilung in die neuen Kajernen nach Kiel überführt worden ist, vorläufig in der Nähe des Mönkeberger-Ufers verankert worden.

Der Senat der Stadt Lübeck ließ für die Offiziermesse des Kreuzers „Lübeck“ ein vollständiges silbernes Tafelbesteck für 18 Personen als Geschenk anfertigen.

In dem Prozeß der Stadt Kiel gegen den Marinefiskus wegen des Eigentumsrechtes am Kieler Hafen hat das Oberlandesgericht die Klage der Stadt auf

Anerkennung ihrer Eigentumsrechte zugunsten des Marinefißkus abgewiesen. Das Landesgericht hatte die Klage der Stadt Kiel vorbehaltlos anerkannt. Zwei der drei eingeforderten Gutachten hatten sich zugunsten der Stadt Kiel ausgesprochen. Das Oberlandesgericht motivierte die Ablehnung damit, daß der Kieler Hafen ein Teil des offenen Meeres und ein öffentliches Gewässer sei. Der Beweis des Eigentums sei durch die Stadt Kiel nicht erbracht. Die Echtheit des Privilegs von 1242, auf das die Stadt Kiel fußt, sei nicht bewiesen. Die Auslegung der Urkunden von 1334 und 1390 biete große Schwierigkeiten. Es fehle das lebendige Sprachgefühl, das sonst zur Auslegung von Urkunden herangezogen werde. Ein „Erfüllungsrecht“ komme auch nicht in Frage, da nach dem geltenden Recht Eigentum an einem Hafen oder sonstigen öffentlichen Gewässern niemals durch Verjährung erworben werden könne. — Der Prozeß spielt schon seit 5 Jahren. Das Objekt des Prozesses ist auf 5 Millionen Mark angenommen. Die Gerichtskosten sind dementsprechend hoch. Der Stadt Kiel steht frei, als letzte Instanz das Reichsgericht anzugehen.



England. Das Jahr 1904 zeigt uns England auf einer seltenen Höhe politischer Machtfülle und eifrig beschäftigt, sich möglichst lange auf dieser Höhe zu halten. Im Osten Asiens ist ein Krieg entsetzt, dessen Ausgang aller Wahrscheinlichkeit nach den englischen Interessen nicht entgegenlaufen wird. In Mittelasien ist die Verlegenheit des russischen Kavalen geschickt benutzt, um die indischen Grenzländer, Tibet, Persien und Afghanistan, dem eigenen Einfluß mehr und mehr zu unterwerfen. Im Mittelmeer scheint die Durchfahrt der russischen Schwarzen Meer-Flotte durch die Dardanellen mehr oder minder an dem Widerpruch Englands zu scheitern. Im europäischen Westen ist der größte Teil der Staaten in politische Abhängigkeit von England geraten, nachdem selbst Frankreich auf eine Weltmachtstellung im Gegenzuge zu England verzichtet hat. Mit großem Erfolg wurde in Europa der alte politische Grundsatz „divide et impera“ befolgt. Die Grundlage aller dieser Machtfülle ist die Flotte. Diese Erkenntnis ist in England seit langer Zeit nicht so lebendig gewesen als jetzt. Dem Nichtsehenden öffnete der Vorfall auf der Doggerbank die Augen. Jetzt zum Schluß des Jahres schickt sich die englische Regierung an, den eisernen Flottengürtel noch enger um den politisch beherrschten europäisch-asiatischen Kontinent zu legen. Die in der Dezember-Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität angekündigte Reorganisation der Verteilung und Mobilisierung der englischen Seestreitkräfte ist aber nicht nur ein Ausfluß dieses Machtgefühls, sondern auch gleichzeitig eine Vorsichtsmaßregel gegen etwaige fremde Einflüsse von dem großen amerikanischen Kontinent aus. Der Schwerpunkt bleibt in der Atlantik liegen, denn über diesen Ozean oder durch den unter englischer Kontrolle befindlichen Suezkanal geht der Verkehr des europäischen und eines großen Teils des asiatischen Kontinents mit den anderen großen Kulturreichen. An den Zugängen liegen die Kraftzentren, im Kanal gegen den Nordwesten Europas, in der Straße von Gibraltar gegen den Südwesten, in Malta—Suezkanal gegen den Osten Europas und den Westen Asiens. Ein vierter Kraftmittelpunkt wird durch die ostasiatischen Gewässer gebildet. Wie sich England hier mit seinem jungaufstrebenden Verbündeten abfindet, ob es ihm hier seine eigene Rolle überläßt oder ihn völlig absorbiert, das wird erst das Ende des jetzigen Krieges erkennen lassen. Die Verbindung des vierten Punktes mit den übrigen soll ein starkes Kapgeschwader aufrecht-erhalten. In dem „Particular Service Squadron“ ist der Kern für das Geschwader zum Schutz der Handelsrouten von Nord- und Südamerika aus enthalten.

Mag man als geistigen Urheber dieses Reorganisationsplanes auch mit Recht den Admiral Sir John Fisher bezeichnen, so ist doch die ganze Reorganisation durch das von Mr. Balfour geschaffene National Defence Committee, bei dem in diesem Jahre ein ständiges Sekretariat errichtet worden ist, vorbereitet. Diese Kommission hat

bereits alle militär-politischen Maßregeln beeinflusst. Ihre Arbeiten sind auch grundlegend gewesen für die von Mr. Arnold Forster vorgeschlagene Heeresorganisation, nach welcher das ganze Heer in eine Regular Service- und eine Home Service-Armee geteilt werden soll, sowie für völlige Truppenverschiebung in Indien, die Lord Kitchener in Angriff genommen hat. Die nächste Zukunft wird eine Reorganisation der Besatzung der Stützpunkte und Kohlenstationen bringen. Diese zweijährige Tätigkeit beweist aufs deutlichste, wie notwendig für eine gedeihliche Entwicklung das Zusammenarbeiten von Politik und Strategie ist.

Ob England ebenso befriedigt auf die wirtschaftlichen wie auf die politischen Erfolge blicken kann, läßt sich noch nicht übersehen. Es ist zwar die Gefahr abgewendet worden, einen großen Teil der englischen atlantischen Schifffahrt in amerikanische Hände übergehen zu sehen, aber der Wettbewerb der anderen Nationen ist immer stärker geworden. Die Chamberlainsche Politik des Zusammenschlusses aller Kolonien zu einer wirtschaftlichen Gemeinschaft scheint immer mehr Anhänger zu gewinnen. Größer ist allerdings noch die Zahl derjenigen, die zunächst nur eine höhere Besteuerung von den Kolonien zur Reichsverteidigung haben wollen.

In militärischer Hinsicht wurde auf allen Gebieten der Marine eifrig gearbeitet. Die Hauptflottenverbände wurden möglichst einheitlich gestaltet, soweit es das Schiffsmaterial zuließ. Die Home-Flotte erhielt eine Division von vier schnellen Linienschiffen und eine von vier Schiffen der „Royal Sovereign“-Klasse; die Kanalflotte wurde wieder auf acht Linienschiffe der „Majestic“-Klasse gebracht; die Mittelmeerflotte auf acht Linienschiffe der „Formidable“-Klasse und vier Linienschiffe der „Duncan“-Klasse reduziert. Das ostasiatische Geschwader blieb in der bisherigen Stärke von vier Schiffen der „Glory“-Klasse und „Centurion“ bestehen.

In den Kreuzerformationen wurde viel geändert, besonders im letzten Viertel des Jahres als Vorbereitung für die völlige Neuorganisation. Die Home- und Kanal-Flotte bestanden zuletzt nur zwei geschützte Kreuzer; die heimische Kreuzerdivision absorbierte nach und nach alle Panzerkreuzer dieser beiden Flotten, um geteilt in zwei Geschwader wieder unter ihren Befehl zu treten. Augenblicklich ist jedes dieser neuen Kreuzergeschwader fünf Panzerkreuzer stark. Die Flotte im Mittelmeer erhielt statt zwei geschützter noch zwei Panzerkreuzer, so daß dort vier stationiert sind. Im übrigen mußte auch je ebenso wie die ostasiatische, nordatlantische und pacifische Station eine Anzahl weniger geschichtkräftiger Kreuzer am Schluß des Jahres abgeben. Ganz eingezogen wurde das südatlantische Geschwader nach etwas mehr als 1jährigem Bestehen. Die Besatzung der australischen Station in der mit der Commonwealth vereinbarten Weise wurde noch nicht durchgeführt. Statt mit einem Panzerkreuzer, zwei geschützten Kreuzern 2. Klasse und vier geschützten Kreuzern 3. Klasse ist sie mit einem Panzerkreuzer, einem geschützten Kreuzer 2. Klasse und fünf Kreuzern 3. Klasse besetzt. Genau wird die Besatzung aller Stationen erst bei der Durchführung des großen Reorganisationsplanes festgelegt werden.

Die Torpedobootstreitkräfte wurden nur auf der Mittelmeerstation um fünf Torpedobootszerstörer vermehrt, so daß auch dort drei Flottillen zu acht Booten dauernd in Dienst gehalten werden können. In der Heimat wurde die Portsmouth-Flottille nach Portland und die Chatham-Flottille nach Felixtome verlegt; alle drei Flottillen erhielten besonders ausgerüstete Depotschiffe, die sich bei dem letzten Herbstmanöver gut bewährten. Die beabsichtigte Formierung von Reserve-Torpedobootszerstörerflottillen scheint noch nicht weit vorgeschritten zu sein und auch durch die jetzige Reorganisation etwas geändert zu werden.

Die taktische Ausbildung der Geschwaderverbände ging in diesem Jahre von festen Gesichtspunkten und Grundlätzen aus. Eine Division von vier Linienschiffen gilt als taktische Einheit, wenigstens erhält jetzt jedes Geschwader für je vier Linienschiffe einen Admiral. Drei solcher Divisionen werden anscheinend als die größte Zahl angesehen, die von einer Stelle taktisch-einheitlich geleitet werden könne. Operieren größere

Verbände zusammen, so wird den Oberführern größere Selbständigkeit der Bewegung eingeräumt. Die englischen Gefechtsbilder beginnen ebenso wie früher mit einem Einleitungskampf auf größere Entfernungen, in dem jede der Parteien die günstigste Position zu erringen bestrebt ist. Die Entscheidung wird möglichst im Kampfe aller Waffen gesucht. Als Vorbereitung für die Verwendung der jetzt zu den Flotten tretenden schnellen Panzerkreuzerdivisionen wurde bei den Gefechtsübungen öfters die schnellere Division der Linien- schiffe als solche verwandt.

Von einer systematischen Verwendung der Torpedoboote in der Tageschlacht scheint man endgültig Abstand genommen zu haben.

Der Geschützschießausbildung wurde weiterhin die größte Aufmerksamkeit gewidmet. Die Bedingungen für die Preisschießübungen wurden verschärft, die Entfernungen bedeutend erhöht, 2400 Yards; desgleichen wurde die Zahl der Fernschießübungen vermehrt und bis auf 8000 Yards geschossen. Die Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges werden voraussichtlich noch zu einer Steigerung der Entfernung führen.

Zur Förderung der Torpedoschießleistungen werden ebenfalls Preis-Schießbestimmungen ausgearbeitet. In der Front wurde von Geschwader gegen Geschwader auf 1500 Yards geschossen mit verschiedenartigen Resultaten.

Die Ausbildung der Kreuzer im Aufklärungsdienst und die Resultate der Funk- spruchübermittlung wurden geheimen als bisher gehalten. Aus den Manöverberichten geht nur hervor, daß auf dem Marsch Kreuzerguppen zur Sicherung seitlich und voraus vorgeschoben, und daß nachts in Erwartung von Torpedobootsangriffen die Flotte in aufgelöster Ordnung — 3 Seemeilen zwischen den einzelnen Gruppen — marschiert.

Die Personalfrage scheint durch die Einstellung von Non Continuous Service-Mannschaften, durch die Erhöhung des aktiven Personalersatz auf 131100 Mann, sowie durch die Änderung der Bestimmungen für den Eintritt und die Ausbildung in der Reserve zur Zufriedenheit gelöst zu sein. Durch die Neuorganisation werden rund 2500 Mann an der Besatzung ständig im Dienst befindlichen Schiffe gespart.

Die neue Ausbildungsmethode der Seeoffiziere, Ingenieure und Offiziere der Royal Marines sowie der Mannschaften, die probeweise in Portsmouth eingeführt wurde, hat sich anscheinend ohne weitere Schwierigkeiten eingebürgert.

Auf dem Gebiete der Schiffsbaupolitik ist ein gewisses Schwanken bemerkbar. Mit dem „Nelson“-Typ wurde das Zwei-Kaliber-System der Mittelartillerie der „King Edward VII.“-Klasse, wie zu erwarten stand, wieder verlassen, außer vier 30,5 cm-Geschützen werden nur zehn 23,4 cm-SK. aufgestellt. Jetzt scheint es, als ob diese Pläne zugunsten eines einzigen schweren Einheitskalibers auf Grund der Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges geändert werden sollen, obgleich die beiden Schiffe dieses Etats bereits in Bau gegeben sind.

Infolge des Ankaufs der beiden chilenischen Linien- schiffe „Triumph“ und „Swiftsure“ wurde die Zahl der Linien- schiffsneubauten auf zwei beschränkt.

Im Panzerkreuzerbau hat man den Typ des „Warrior“, verbesserten „Duke of Edinburgh“, wieder verlassen und ist in der „Minotaur“-Klasse zu einem dem Vintenschiffe in der Armierung ähnlichen Typ zurückgegangen. Als Grundprinzipienänderung fällt dies sehr auf und ist bis jetzt noch nicht ganz erklärlich. Die Hauptarmierung dieser neuen Klasse besteht aus vier 23,4 cm-SK. und zehn 19 cm-SK. Drei Schiffe sind bereits auf den Regierungswerften im Bau, das vierte ist noch nicht vergeben.

An geschützten Kreuzern erhielt der diesjährige Etat keine Forderungen, da man die Resultate der neuen Scout-Klasse abwarten wollte.

Die 14 geforderten Torpedobootszerstörer sind noch nicht in Bau gegeben, um die Resultate der Versuchsfahrten der neuen „River“-Boote von 25,5 Seemeilen mit den alten 30 Seemeilen-Booten nutzbar zu machen. Es geht das Gerücht, daß nun wieder zu einer höheren Geschwindigkeit als 25,5 Seemeilen unter gleichzeitiger Displacements- steigerung übergegangen werden soll.

Die zehn Unterseeboote des diesjährigen Etats sind kurz vor Jahreschluß nach den Plänen des Probebootes „B1“, das kürzlich Versuchsfahrten gemacht hat, in Bau gegeben.

Der Bau der bereits begonnenen Fahrzeuge schritt planmäßig vor, nur traten Verzögerungen bei den Panzerkreuzern ein, die nachträglich ein Unterwassertorpedogedrohr erhalten. Fertiggestellt und neu in Dienst gestellt wurden: drei Linienschiffe, „Queen“, „Prince of Wales“ und „Cornwallis“ und dazu die beiden chilenischen Schiffe „Triumph“ und „Swiftsure“; sechs Panzerkreuzer, „Curyalus“, „Suffolk“, „Essex“, „Cornwall“, „Lancaster“, „Cumberland“; ein Kreuzer 2. Klasse, „Encounter“ (ohne in Dienst zu stellen); zwei Kreuzer 3. Klasse, „Topaze“, „Amethyst“; achtzehn Torpedobootszerstörer (3. T. wieder außer Dienst gestellt).

Probefahrten erledigten: sechs Linienschiffe, „Prince of Wales“, „Triumph“, „Swiftsure“, „King Edward VII.“, „Commonwealth“, „Dominion“; drei Panzerkreuzer, „Suffolk“, „Cornwall“, „Lancaster“; ein Kreuzer 2. Klasse, „Encounter“; vier Kreuzer 3. Klasse, „Topaze“, „Amethyst“, „Diamond“, „Sapphire“; vierzehn Torpedobootszerstörer.

Von Stapel ließen: zwei Linienschiffe, „New Zealand“, „Britannia“; fünf Panzerkreuzer, „Devonshire“, „Argyle“, „Roxburgh“, „Duke of Edinburgh“, „Black Prince“; zwei Kreuzer 2. Klasse, „Diamond“, „Sapphire“; sieben Scouts; sechs Torpedobootszerstörer.

Die letzten Umbauten der Schiffe der „Royal Sovereign“-Klasse wurden beendet, die der „Talbot“-Klasse mit „Eclipse“ in Angriff genommen.

Die Kesselfrage ist endgültig von der Kommission zugunsten der Babcock- und Wilcox-Kessel und der weitrohrigen Yarrow-Kessel entschieden. Die Belleville-Kessel haben sich aber in der letzten Zeit manche Anerkennung auf großen Dauerfahrten erworben.

— Personal. Admiral Sir Edward Seymour wurde zum Admiral of the Fleet ernannt und wird als Stationschef von Plymouth durch den Vizeadmiral Sir V. A. Beaumont abgelöst. Kontreadmiral Prinz Louis von Battenberg erhielt das Kommando über das 2. Kreuzergeschwader und als Director of Naval Intelligence in dem Captain Ch. Langdale Otkley einen Nachfolger. Zum Nachfolger des in den Ruhestand tretenden Befehlshabers der Küstenwache und der Reserve, Vizeadmiral Rice, wird Kontreadmiral Reginald Henderson ernannt; dieser wird als Direktor der Portsmouth-Werft durch Captain Barry ersetzt. An Captain Barrys Stelle als Director of Naval Ordnance tritt Captain Jellicoe.

Die dem neuen Particular Service Squadron zugeteilten Schulkreuzer „St. George“, „Hawke“, „Gibraltar“, „Isis“, „Highflyer“ werden Anfang Juni von Devonport nach Westindien gehen.

In Newcastle on Tyne ist die Bildung eines Naval Volunteer-Korps begonnen.

Der Gesundheitszustand an Bord der Schiffe im Jahre 1903/04 war ein sehr günstiger. Die Zahl der Todesfälle erreichte die niedrigste Ziffer seit 1856 mit 4,19 pro Tausend — eine Abnahme von 1,73 gegenüber dem Vorjahre. Hiervon entfallen auf Krankheit 2,79 pro Tausend, d. i. 0,72 weniger. Invaldisiert wurden 24,03 pro Tausend, eine Abnahme von 5,93 gegen 1902.

Von dem gesamten eingeschifften Personalbestande von 103,100 Mann waren

58,69	Prozent	im	Alter	von	15	bis	25	Jahren,
31,94	=	=	=	=	25	=	35	=
8,06	=	=	=	=	35	=	45	=
1,29	=	=	=	=	über	45	=	=

— Die Flotte und Geschwader. Die bisherigen Home- und Kanal-Flotten sind seit Anfang oder Mitte Dezember auf den heimischen Werften, um ihre jährliche Instandsetzung zu haben. Durch den Doggerbank-Zwischenfall sind die Perioden beider Flotten zusammengefallen. Mitte Januar sollen beide wieder seebereit sein und dann

entsprechend dem neuen Plane organisiert werden. Das bereits der Kanal—Atlantik-Flotte zugeteilte 2. Kreuzergeschwader bleibt in Gibraltar und macht allein Kreuzertouren. Die Home-, spätere Kanal-Flotte soll durch die vier Schiffe der „Duncan“-Klasse aus dem Mittelmeer auf die Stärke von zwölf Linienschiffen gebracht, die „Royal Sovereign“-Klasse durch Schiffe der „Majestic“-Klasse ersetzt werden. Sie wird am 9. Januar Portland verlassen, nach Arosa-Bucht gehen und Ende Februar in Berehaven sein, wo die Ausbildungskreuzer der Naval Reserve zu ihr treten, die von jetzt ab in jedem Vierteljahr 1 Monat mit ihr üben sollen.

Die Schiffe des 1. Kreuzergeschwaders liegen ebenfalls auf der Werft, da ihre Instandsetzung im Oktober sehr abgefürzt werden mußte, und werden dann die Kanalflotte nach Arosa begleiten.

In die Atlantik-Flotte treten im Laufe des nächsten Frühjahrs „King Edward VII.“, „Commonwealth“, „Dominion“.

Die Mittelmeerflotte ist seit Mitte November in Malta oder macht Einzelübungen in den griechischen Gewässern. Das Flaggschiff „Bulwark“ wechselt Anfang Januar in Plymouth die Besatzung und wird solange durch das Linienschiff „Prince of Wales“ vertreten. Der Panzerkreuzer „Bacchante“ wird durch „Leviathan“ nach dessen Rückkehr von der China-Station abgelöst werden.

Das Gros des ostasiatischen Geschwaders befindet sich immer noch im Norden der Station, der Geschwaderchef, Vizeadmiral Noël, ist von dem Süden nach Hongkong zurückgekehrt. Der Panzerkreuzer „Cressy“ ist auf der Heimreise begriffen.

Bei einem Fernschießen im Verbands, in dem das Geschwader vom hinteren Kommandoturm aus geführt wurde, wurde das Feuer auf 8000 Yards eröffnet. Durch Zielackkurse wurde die Entfernung von der Scheibe möglichst oft geändert. Die Geschwindigkeit betrug 12 Seemeilen, die Windstärke nur 6. Als Schlußfolgerung aus diesem Schießen erwähnt der „Naval and Military Record“, daß unter solchen Verhältnissen nur ein Schießen nach Beobachtung und Gabeln möglich sei. „Centurion“ und „Vengeance“ sollen leidliche, „Ocean“ gute Resultate erzielt haben.

— Die Reserveformation. Nach dem neuen Programm werden die Reservegeschwader in den Heimatshäfen folgende Schiffe bilden:

Portsmouth:	Devonport:	Chatham:
Linienschiff „Canopus“,	Linienschiff „Barfleur“,	Linienschiff „Goliath“,
= „Prince George“,	= „Hood“,	= „Repulse“,
Panzerkreuzer „King Alfred“,	Kreuzer „Niobe“,	= „Ramilles“,
Kreuzer „Bowerful“,	= „Blake“,	= „Resolution“,
= „Terrible“,	= „Arrogant“,	Kreuzer „Diadem“,
= „Spartiate“,	Kanonboot „Harrier“.	= „Argonaut“,
= „Europa“,		= „Scylla“,
= „Eclipse“,		= „Pegajus“,
= „Bandora“,		= „Pioneer“,
= „Indefatigable“.		= „Pyramus“,
		Kanonboot „Speedy“.

Die Indienststellung in Reserve erfolgt am 3. Januar. — Später treten noch mehrere Schiffe hinzu.

— Schiffsbauten. Die Arbeiten auf den alten Linienschiffen „Collingwood“, „Benbow“ und dem Kreuzer „Rainbow“ sollen eingestellt worden sein.

Auf „Prince George“ werden die 7,6 cm-SK. beim Umbau möglichst vorn und achtern auf dem Aufbaudeck aufgestellt, um besser für die Abwehr von Torpedobooten postiert zu sein. Die 4,7 cm SK. werden von den Marsen ebenfalls aufs Aufbaudeck gebracht.

Bei dem Anschießen der 23,4 cm-SK.-Geschütze des „King Edward VII.“ verbog sich das Oberdeck um etwa 3 Zoll, so daß die Räume in den Kasematten völlig zerstört wurden.

Die weiteren Versuche mit der neuen Kollisionsmatte haben weiterhin befriedigt.

— Stapellauf. Das Linienschiff „Britannia“ lief am 10. Dezember in Portsmouth, der Scout „Attentive“ am 23. November bei Armstrong in Newcastle glücklich von Stapel.

— Ausrangierte Schiffe. Die alten Kreuzer „Marathon“, „Melpomene“, „Orlando“, „Kaleigh“, die Sloop „Beagle“, das Kanonenboot „Zafeur“ werden verkauft.

— Torpedowesen. Bei einer Minensuchübung durch Boote des Torpedoschulschiffes „Beron“ in Portsmouth ereignete sich durch Explosion einer Mine ein schwerer Unglücksfall, bei dem sowohl das schleppende Dampfboot wie der Rutter ledig geschlagen, zwei Mann getötet, mehrere verletzt wurden. Der Hergang wird ungefähr folgendermaßen geschildert. Mit einer SchlepptröÙ mit Draggern wurden Übungsminen gesucht, die eine geringe Menge Schießbaumwolle enthielten. Sobald die eine TröÙ eine Mine gefaßt hatte, wurde dieselbe durch eine im Heck des Rutters aufgehängte kleine Kontermine von 16 lb. zur Explosion gebracht. Bei dem Unglücksfall explodierte die Kontermine anscheinend zu früh.

In jedem der Haupthäfen wird mit Anfang Januar eine Torpedobootsflottille von acht Booten ständig in Dienst sein. Eine zweite Flottille von neun Booten wird in Reserve sein.



Frankreich. Das Jahr 1904 führt uns in bezug auf die Richtung, welche die innere Entwicklung der französischen Marine genommen hat, im großen und ganzen daselbe Bild vor Augen, wie wir es schon im Jahre 1903 zeichnen konnten. Weiterverfolgung der Ideen und Ziele der jungen Schule im Ausbau des Materials und der Flottenstützpunkte, Herabsetzung der Leistungsfähigkeit der Flotte durch Beschränkung der Übungen, Dezentralisation der Kraft zugunsten lokaler Küstenverteidigung, Demokratisierung des Offizierkorps und Voderung der Disziplin, das sind die charakteristischen Züge, die der gegenwärtige Kurs aufweist. Und die Richtung, in der sich augenblicklich Frankreichs Politik England gegenüber bewegt, die allerdings teuer erkaufte Entlastung von dem maritimen Druck des Inselreichs, wird nicht dazu beitragen, die französische Marine in nächster Zeit aus diesen Bahnen herauszureißen und der Flottenpolitik ein frischeres, großzügigeres Gepräge zu geben. Infolge einer im Frühjahr in der Kammer eingebrachten Interpellation über die Lage der französischen Marine, in deren Besprechung die Verwaltung Belletans aufs schärfste angegriffen wurde (vgl. „Marine-Rundschau“ 1904, S. 715 ff.), ist ein außerparlamentarischer Ausschuß unter Vorsitz des Marineministers zur Prüfung des augenblicklichen Zustandes und der Entwicklung der Marine in den letzten zehn Jahren eingesetzt worden, der seine Arbeiten noch nicht abgeschlossen hat. Seit der Einsetzung des Ausschusses macht sich eine Belebung des schleppenden Geschäftsganges des Marineministeriums bemerkbar.

In welchen Bahnen sich der weitere Ausbau der Flotte bewegen wird, darauf lassen die Äußerungen des neuen Chefs des Generalstabes der Marine, Kontreadmirals Campion, und das Referat des Kammerberichterstatters für die Marine, Abgeordneten Vos, schließen. Beide fordern das Einheitskampfschiff, das E. Votroy schon vor Jahren aufstellte, als Ziel der Entwicklung der Flotte, daneben wesentliche Vermehrung der Flottille, Ausgestaltung des Unterseeboots zum Angriffsbboot. Da Belletan selbst auf dem Standpunkte der jungen Schule steht, so ist nicht ausgeschlossen, daß das

von ihm in Aussicht gestellte Flottenprogramm sich in der angeedeuteten Richtung bewegen wird.

Die ungünstige Lage der Staatseinnahmen zwang auch im vergangenen Jahre zur äußersten Beschränkung in den Ausgaben für die Marine, das Budget schloß fast mit genau dem gleichen Betrage ab wie im Jahre 1903. Ein größerer Nachtragskredit wurde aus Anlaß der Indienststellungen, die der russisch-japanische Krieg nötig machte, gefordert und bewilligt.

Der Machtzuwachs der Flotte war im Jahre 1904 bedeutender als in den letzten Jahren. Ende Februar trat das Linienschiff „Suffren“ als Flaggschiff des Geschwaderchefs in das Mittelmeergeschwader ein, „Zauréguiberry“ ist dafür zum Nordgeschwader übergetreten, in dem auch „Formidable“ durch „Carnot“ ersetzt wurde. Das Mittelmeergeschwader besteht jetzt also aus den sechs neuesten Linienschiffen.

Die aus früheren Programmen stammenden Panzerkreuzer sind mit Ausnahme des „Dupetit-Thouars“, der, im Jahre 1897 in Bau gegeben, eben seine Probefahrten begann, dienstbereit. „Sully“ ist dem Geschwader des äußersten Ostens, „Admiral Aube“ dem Nordgeschwader, „Desaix“ dem Mittelmeergeschwader zugeteilt worden.

Die Erprobungen dieser Panzerkreuzer hatten zum Teil mit starken Verzögerungen zu kämpfen; „Léon Gambetta“, der im Dezember 1903 zu Probefahrten in Dienst gestellte erste Panzerkreuzer des Flottengesetzes vom Jahre 1900, hat infolge von Grundberührungen und Havarien bisher die Fahrten noch nicht wieder aufgenommen.

In der Torpedoflottille ist man zu größerer Wasserverdrängung übergegangen, die Torpedobootsjäger sollen 335 Tonnen, die Torpedoboote 100 Tonnen Displacement erhalten und 29 und 26 Seemeilen laufen. Die im Jahre 1904 neu zur Flotte getretenen ergaben meist einen Überschuß über die geforderte Geschwindigkeit, während bei den Panzerkreuzern diese meist nicht erreicht wurde. Insbesondere hat „Jeanne d'Arc“ trotz der Verkürzung der Schlingerkeile und Änderung der Schrauben nur 21,8 Seemeilen Höchstgeschwindigkeit erreicht.

Die Einführung eines neuen, den englischen Scouts entsprechenden Typs ist in Beratung genommen worden.

Die Kiellegung des für 1904 bewilligten „Edgard-Quinet“ ist noch nicht erfolgt. Die Konstruktionsdaten sind noch nicht bekannt. Von den Linienschiffen des Flottengesetzes wird vor Herbst 1906 keins fertig, von den Panzerkreuzern ist bis Ende 1905 die Bereitstellung von „Léon Gambetta“ und „Zules Ferry“ zu erwarten.

Die Unterwasserbootfrage hat auch im vergangenen Jahre noch keine entscheidende Lösung erfahren, nach einer kürzlichen Äußerung des Ministers sind drei Arten: Angriffs-, Verteidigungs- und Beiboote vorgesehen. Die zwischen Tauchboot „Aigrette“ und Unterwasserboot „Y“ geplanten Vergleichsversuche konnten noch nicht begonnen werden. Die Notwendigkeit wesentlich größerer Wasserverdrängung für die Angriffsboote kommt bei den neuesten Booten bereits zum Ausdruck. In vorgeschrittenem Bauzustande oder in der Erprobung sind außer den genannten ein Tauchboot und fünf Unterseeboote, eins wurde in Dienst gestellt. Ein Unterseeboot-Komitee wurde zur Bearbeitung der einschlägigen Fragen gebildet.

Die heimischen Geschwader haben die routenmäßigen Übungen ausgeführt. Das Geschwader des äußersten Ostens erhielt die Kreuzer „Descartes“ und „d'Assas“ für „Bugeaud“ und vier Torpedobootsjäger.

Neu gebildet wurde die Schiffsdivision von Algier.

Die bewegliche Verteidigung wurde durch weitere Zuteilung von Torpedobootsjägern als Divisionsboote verstärkt, in Diego Suarez wurde sie um zwei Torpedobootsjäger und vier Torpedoboote, in Kochinchina um sechs Torpedoboote vermehrt.

Die Unterwasserbootstationen erhielten eine neue Organisation, von den eine Gruppe bildenden zwei Booten ist eins ständig im Dienst; nach Saigon wurden zwei Unterwasserboote geschafft.

Von den Stützpunkten ist die Fertigstellung der Docks in Biserta und die Förderung der Molenbauten in Dakar zu melden.

Das Personal war auch im abgelaufenen Jahre außerordentlich knapp. Es wurden nur 50 Seeladetten eingestellt, dagegen das Aufrücken von Anwärtern des Mannschaftsstandes noch mehr erleichtert.

Auf dem Gebiet des Waffenwesens ist von Einführung eines neuen Geschützsystems die Rede, der 45 cm Torpedo mit erhöhter Sprengladung und vergrößerter Schußweite ist auf den Neubauten, wo sich Änderungen noch treffen lassen, eingeführt worden.

— Der Marineminister hat sich ernstlichen Störungen des Werftbetriebes durch Ausstand der Arbeiter gegenübergestellt und trotz seiner ausgesprochenen Arbeiterfreundlichkeit gezwungen gesehen, endlich tatkräftig gegen die durch seine Reden und Ratschläge zur Organisation angeregten Werftarbeiter vorzugehen.

— Über den inzwischen der Kammer zugegangenen Bericht des Abgeordneten Bos über den Haushaltsvoranschlag der französischen Marine für das Jahr 1905 wird im Anschluß an die bevorstehende Beratung des Marinebudgets in den gesetzgebenden Körperschaften berichtet werden.

— Organisation. Die Beförderungsbedingungen für die Mannschaften sind durch präsidentielles Dekret mit Wirkung vom 1. Januar ab grundlegend geändert worden. Während die Beförderungen bisher auf Wahl erfolgten, sollen in Zukunft die Leistungen in den einzelnen Dienstzweigen und die Führung durch Nummern bezeichnet werden.

Als Fahrzeit für die Beförderung gilt jede Einschiffung an Bord und jede Verwendung, bei der die Bordlohnung gezahlt wird, ausgenommen Baubeaufsichtigung.

Als spätere Offizieranwärter geeignete Jungen sollen schon auf dem Schiffsjungen-Schulschiff „Bretagne“ ausgesucht werden, damit sie eine auf dies Ziel gerichtete Ausbildung erhalten können.

Die an Bord einzurichtenden Lehrgänge für Maate, die sich als Offizieranwärter eignen, sollen an denselben Tagen Stunden regelmäßig abhalten, wie die Elementarschulen, ausgefallene Stunden sind nachzuholen; der Besuch ist freiwillig, doch muß ein einmal Zugelassener, falls er nicht wegen mangelnder Befähigung ausgeschlossen wird, den Lehrgang durchmachen. Der Lehrgang umfaßt: Arithmetik, Algebra, Trigonometrie, Physik, Chemie im Umfange des Pensums der Klasse A der Lyceen (Gymnasien); Mechanik, beschreibende Geometrie, Geschichte, Geographie, Literatur, lebende Sprachen, Zeichnen, wie es für die Aufnahmeprüfung zur Marineschule verlangt wird.

— Die fertige Flotte. Kreuzer „Guichen“ stellte am 20. Dezember in Brest in Dienst, um „Chateaurenaud“ im Geschwader des äußersten Ostens abzulösen.

Auf der Reede von San Juan legten „Jéna“ und „Bouvet“ eine Streuminenperre aus. Jedes Linienschiff machte dazu vier Minen fertig, die von einem Torpedobootsjäger mit 14 Seemeilen Fahrt alle 10 Sekunden, also mit 70 m Abstand, ausgelegt und darauf von den Schiffen mit eigenen Mitteln aufgenommen wurden. Minensuchübungen schlossen sich an, wobei 50 m lange Kabelenden benutzt wurden, die an einem Ende mit einem Ballaststein beschwert und mit einem Bojereep von 40 m Länge, an dem ein Dracgen befestigt war, von jedem Fahrzeug geschleppt wurden.

Die Heimreise nach Toulon wurde zu einer Aufklärungsübung benutzt; die Kreuzer suchten und fanden, mit nord-südlichen Kursen laufend, das Linienschiffsgeschwader, das abgeblendet, aber mit Positionslaternen mit 12 km Abstand durch die Westausfahrt ausgelaufen war, auf dem Meridian von Cannes. Das vereinigte Geschwader wurde in der Nacht bei den Hyërischen Inseln von den Torpedofahrzeugen angegriffen und ankerte am 29. November vor Toulon.

— Unterseeboote. „Castor“ und „Lynx“ haben am 21. November vor La Palice in See gelübt, während „Darie“ im Hafenbecken erfolgreich Tauchversuche machte.

Über die im Bau begriffenen, bisher größten französischen Unterseeboote „Émeraude“, „Opale“, „Nubis“ vom Ingenieur Maugas werden folgende Angaben bekannt: Wasserverdrängung 422 Tonnen, Länge 44,65 m, Breite 3,90 m, Tiefgang 3,67 m. Sie erhalten zwei Schrauben, Explosionsmaschinen und Akkumulatoren, sechs Torpedorohre und sollen 12 Seemeilen laufen; ihre Bewohnbarkeit wird die der kleinen Boote übertreffen, wie sie denn überhaupt den Übergang zum Angriffsboot darstellen.

Die Vergleichsversuche zwischen dem Unterwasserboot „Z“ und dem Tauchboot „Nigrette“ sind wieder um einen Monat verschoben worden, da bei den Vorproben des Tauchbootes die Orientierungsvorrichtungen nicht arbeiteten.

In der Sitzung des außerparlamentarischen Untersuchungsausschusses vom 5. Dezember führte der Marineminister über Unterseeboote aus:

Es gibt drei Arten Unterseeboote: Verteidigungs-, Angriffs- und einsehbare Boote. Das Verteidigungsboot soll in der Nähe der Kriegshäfen den Handel und die angrenzende Küste schützen; das Angriffsboot dagegen muß einen Wirkungsbereich und eine Stärke besitzen, die ihm gestatten, Engen zu versperren und die strategischen und Handelswege des Feindes zu unterbrechen. Daher muß das Verteidigungsboot ein starkes, seetüchtiges Fahrzeug sein; es kann sich mit der geringsten zulässigen Größe begnügen. Über seinen Typ als reines Unterwasserboot von etwa 50 Tonnen Wasserverdrängung herrscht Einstimmigkeit. Die jetzigen, 150 bis 250 Tonnen großen Boote sind Zwitter, weder Angriffs- noch Verteidigungsboote. — Die Angriffsboote müssen weit größer sein; ob sie Tauchboote oder Unterwasserboote sein müssen, ist eine offene Frage, die übrigens nicht im Motor, sondern in der Schwimmsfähigkeit liegt. Die große Schwimmsfähigkeit des Tauchbootes verlängert die zum Untertauchen erforderliche Zeit, die, um dem Boote ein Entkommen zu ermöglichen, so gering als möglich sein muß. Durch die große Schwimmsfähigkeit ist auch ein großer Wasserballast bedingt, der die militärische Kraft und die Bewohnbarkeit entsprechend verringert. Für das Fahren über Wasser scheint die größere oder geringere Schwimmsfähigkeit kein Hindernis zu sein; nach den gesammelten Erfahrungen bewähren sich die Unterwasserboote ebenso gut wie die Tauchboote; die bevorstehenden Vergleichsversuche zwischen „Z“ und „Nigrette“ werden diese Frage endgültig lösen. — Die dritte Art, die einsehbaren Unterseeboote, würden eine so wesentliche Verstärkung der militärischen Kraft der Seekreitkräfte darstellen, daß man mit deren Herstellung und Versuch nicht zögern sollte; sie sind einer der besten Vorschläge des Admiral Aube und werden zur Zeit im Auslande studiert.

Die Maschine der Unterwasserboote hat den Weg von der elektrischen über die Dampf- zur Explosionsmaschine gemacht. Es hat viel Mühe und Zeit gekostet, diese letztere zur Verwendung geeignet zu machen; dieser Umstand in Verbindung mit der für Angriffsboote zu geringen Größe des Tauchbootes „Nigrette“ haben den Aufschub des Baues weiterer Boote dieser Größe bedingt.

Die Schwierigkeit der bei Entwicklung der Unterseeboote auftauchenden Fragen hat die Einsetzung eines besonderen Komitees nötig gemacht.

— Die Flotte im Bau. Linienschiffe „Patrie“ und „République“ erhalten entgegen früherer Bestimmung keine Einrichtung für flüssige Feuerung, so daß die bereits in Auftrag gegebenen Zerstäuber voraussichtlich für „Démocratie“ und „Vérité“ verwendet werden.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Dupetit Thouars“ ist am 1. Dezember in Toulon zu Probefahrten in Dienst gestellt. Bei den Vorproben ist seine Geschwindigkeit um 1 Seemeile hinter der seiner Schwesterfahrte „Montcalm“ und „Sully“ zurückgeblieben. Bei einer Vergleichsfahrt der drei Kreuzer wurde er dagegen mit geringerem Kohlenverbrauch als jene Erster. Bei 14 000 Pferdestärken verbrauchten die Belleville-Kessel

mit Ökonomisfeuren nur 0,64 kg Kohle für die Pferdestärke stündlich, während 0,75 bis 0,80 kg vorgelesen waren.

— Ausrüstung. Temperley-Apparate sollen in Zukunft nicht mehr neu aufgestellt werden, da im allgemeinen die an Bord befindlichen Einrichtungen und Motoren zur beschleunigten Kohlenübernahme auf See genügen.

Der 45 cm-Torpedo mit 150 kg Druck in der Luftkammer soll in Zukunft ausschließlich zur Verwendung kommen, bei den Neubauten von Linienschiff „Patric“, Panzerkreuzer „Jules Ferry“, Torpedobootsjäger „Cerquois“, Torpedoboot „Nr. 318“, Unterseeboot „Q 47“ an. Die Annahme dieses neuen Typs zieht Veränderungen der Panzer-einrichtungen nach sich.

— Häfen und Stützpunkte. Der stellvertretende Marinepräfekt von Brest nahm eine Besichtigung des Fortgangs der Befestigungsanlagen auf Quessant vor; dabei wurden von See aus Beobachtungen darüber angestellt, ob das in Bau begriffene Panzerreduit und die Forts von See her bemerkbar sind.

Über den Stand der Verteidigung Indochinas äußerte sich kürzlich der Gouverneur im Oberen Rate: Die Zahl der europäischen Truppen beträgt 5000, der eingeborenen 4550 in Cochinchina; die Truppen in Cambodja sind um zwei an Ort und Stelle aus Eingeborenen rekrutierte Kompagnien verstärkt worden; in Tonkin sind drei Bataillone Grenzdjäger errichtet und die Reserve-Brigade durch ein europäisches Bataillon und eine Batterie verstärkt worden.

Die Befestigungen Saigons sind begonnen, und die wichtigsten bald beendet; die Batterien bei Kap St. Jacques sind jetzt auch für nächtlichen Kampf eingerichtet; die Landfront ist wesentlich verstärkt.

Die Seeverteidigung ist ebenfalls neu gebildet worden: Die Reserve-Division kann bei der Verteidigung der Kolonie erfolgreich mitwirken; die bewegliche Verteidigung ist wesentlich verstärkt worden, und ihr Stützpunkt am Kap St. Jacques wird eingerichtet; die Vorarbeiten für Einrichtung eines Stützpunktes in der Bai Along sind beendet. Auch für die unterseeische Verteidigung ist Sorge getragen.

Die beiden Trockendocks auf der Werft in Biserta sollen gebrauchsfertig sein.

Über den Stand der Hafengebauten in Dakar wird berichtet, daß die neue Hafemauer, die 2130 m lang werden und sich mit ihrer Spitze bis auf 200 m dem Kopf der alten nähern soll, auf 1340 m Länge von Land fertiggestellt ist; weitere 650 m sind fundamementiert und auf eine Länge von 550 m bereits mit zwei Schichten gemauerter Blöcke von je 32 Tonnen Gewicht belegt, über die noch eine dritte gelagert wird. Der für die beiden 200 m langen, 30 m breiten Trockendocks, die Werft- und sonstigen Marineanlagen bestimmte, durch Aufschüttung von Baggergut und Dünenand dem Meere abzugewinnende Bauplatz ist durch Schüttung von Steinen und Blöcken eingefast und mit 250 000 cbm Erde bereits gefüllt worden. Der Hafen soll auf 9 m Tiefe bei niedrigstem Wasserstande ausgebagert werden. Seit September 1903 ist der Ausbau eines Handelshafens östlich vom Kriegshafen in Angriff genommen worden. Dieser soll einen 100 m breiten Kai erhalten, von dem zwei Liegebrücken von 60 m Länge ausgehen, und auf 6,5 m und 8 m Tiefe gebracht werden.

— Fachliteratur. Das Dezemberheft der „Preußischen Jahrbücher“ bringt eine beachtenswerte Abhandlung des bekannten Geographen Dr. Theobald Fischer-Marburg: „Tunis, Biserta und Tunesien im Jahre 1904“, die für den Seeoffizier wegen der Angaben über Biserta wertvoll ist.

In „Le Yacht“ äußert J. B. seine Zustimmung zu dem vom Abgeordneten Vos aufgestellten Flottenprogramm, will jedoch die kleinen Panzerkreuzer durch vollwertige Schiffe ersetzt sehen. Das schnelle Linienschiff entspreche auch den Ansichten des Vizeadmirals Fournier, des Chefs des Generalstabes der Marine Kontreadmirals

Campion, und des Chefingenieurs Vertin. Der Verfasser macht sich den im Novemberheft der „Marine-Rundschau“ (1904, S. 1221, „Der Ausbruch der russischen Flotte usw.“) gezogenen Schluß: „Niemand kommt um die Notwendigkeit herum, dort zu schlagen, wo er herrschen will, daher gehört die Herrschaft auf dem Meere dem kampfkraftigen, von genügender Geschwindigkeit getragenen Linienchiffe“ ausdrücklich und wörtlich zu eigen.

C. Pierreval bekämpft im „Moniteur de la Flotte“ die Durchführung der Sonderausbildung im Offizierkorps bis zum äußersten, da dem die Notwendigkeit entgegenstehe, daß der Offizier jederzeit zur Übernahme des Kommandos eines Schiffes befähigt sein, also allen Anforderungen der Schiffsführung im Gefecht gewachsen sein müsse.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Rückblick. Auch das verflossene Jahr ist für die Entwicklung der Flotte ein glückliches gewesen. Das Hauptereignis fällt zwar nicht allein in das Gebiet der Flottenpolitik, ist aber für diese nicht minder bedeutungsvoll wie für die politische Zukunft der Union im ganzen. Es ist die Wiederwahl des Präsidenten Roosevelt, welche wie für die allgemeine Politik der Vereinigten Staaten, so auch für deren Marine die Gewähr bietet, daß der eingeschlagene Entwicklungsgang zunächst wenigstens noch für vier weitere Jahre eingehalten werden wird. Da im ferneren zu erwarten ist, daß die Nation sich im Laufe dieser Zeit die Anschauungen ihres Oberhauptes immer mehr zu eigen machen wird, so läßt sich auch annehmen, daß ihre Geltung sich auch über diese Zeit hinaus behaupten werde, und damit ist für die amerikanische Flotte, wenn nicht ganz ungewöhnliche Ereignisse eintreten, welche den Gang der Weltgeschichte in völlig neue Bahnen leiten, eine Zukunft angebahnt, deren Größe sich jetzt nur ahnen läßt. Diese Ansicht stützt sich darauf, daß in der Union der Wille zur Größe unzweifelhaft vorhanden ist, und daß ihr auch die Mittel nicht fehlen, um das Gewollte durchzusetzen. Ein zweites Ereignis von kaum geringerer Bedeutung für die Flotte selbst ist der Ersatz des Marinesekretärs Moody durch den jetzigen Chef der Verwaltung Mr. Norton. Zwar hat der jetzige Chef noch nicht lange Zeit gehabt, sich zu betätigen und neue Anschauungen zur Geltung zu bringen. Soweit man sich jedoch nicht allein nach dem, was die Presse vom ihm sagt, sondern nach dem, was er selbst gesagt und teilweise schon in die Tat umgesetzt hat, über ihn ein Urteil bilden kann, ist er den großamerikanischen Bestrebungen mit Leib und Seele ergeben und wird, solange er im Amte ist, ein energischer und zielbewußter Mitarbeiter des Präsidenten sein. Wenn sein Vorgänger das zwar auch im allgemeinen gewesen ist, so überwog doch anscheinend bei ihm der Jurist und Bureaukrat den praktischen Geschäftsmann, und die Scheu vor selbständigen Entschlüssen, welche ihn mit dem Kongreß oder auch nur mit einflußreichen Mitgliedern desselben hätten in Differenzen bringen können, hat vielfach seine Initiative gelähmt. Von der Bergangenheit und dem bisherigen Auftreten des neuen Marinesekretärs darf man erwarten, daß er, der ein business man von der Pike auf gewesen ist, seine Verwaltung mit einem frischeren Geschäftssinn erfüllen und auch im Kongresse energischer auftreten werde.

Der Ausbau der Flotte ist im abgelaufenen Jahre kräftig gefördert worden. Von den am Schlusse des Jahres 1903 im Bau befindlichen Schiffen sind sieben Linienchiffe und sieben Panzer- bzw. große Kreuzer — außer kleineren Fahrzeugen — inzwischen vom Stapel gelaufen und werden größtenteils im jetzt begonnenen Jahre der fertigen Flotte hinzutreten. Da es das Bestreben der Verwaltung ist, alle neuen Schiffe in Dienst zu halten, so bedingt dieser Zuwachs eine schnelle und gewaltige Personalvermehrung. In dieser Beziehung hat man, wie dies auch in diesem Blatte mehrfach erwähnt worden ist, mit Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, weniger hinsichtlich des Mannschaftsersatzes als in betreff der Vermehrung des Offizierkorps und innerhalb dieses

wiederum des Ingenieurpersonals. Die Ausbildung des Nachwuchses an Offizieren erfordert eben verhältnismäßig mehr Zeit als der Neubau von Schiffen. Durch eine verstärkte Kadetteneinstellung hat man den Anforderungen zu genügen gesucht, gleichzeitig durch Herabsetzung der Ausbildungszeit von vier auf drei Jahre für die nächste Zeit. Die Frage der Gewinnung des erforderlichen Ingenieurersatzes ist aber auch im abgelaufenen Jahre der Lösung nicht nähergebracht worden, weil man an dem System der doppelten Ausbildung der Kadetten zu Seeoffizieren und zu Maschineningenieuren festhält und eine genügende Zahl von Anmeldungen der so Ausgebildeten für den Ingenieurdienst noch nicht zu erzielen wußte. Störend hat sich ferner der Umstand bemerkbar gemacht, daß bei dem vorgeschrittenen Lebensalter der höheren Offiziere diese zu bald nach Erreichung einer der wichtigeren Stellungen ausscheiden müssen und daher dem Dienste ihre Erfahrungen zu schnell verloren gehen. Eine Verjüngung des Offizierkorps ist deshalb auch bereits als notwendig erkannt worden.

Die Tätigkeit der Flotte bewegte sich während des abgelaufenen Jahres im allgemeinen in dem vorgeschriebenen Rahmen. Sie begann für die heimischen und die Geschwader der südatlantischen und europäischen Station mit dem alljährlichen Wintermanöver in Westindien. Über diese Manöver ist so gut wie nichts in die Öffentlichkeit gedrungen, ein Beweis dafür, daß man einmal die Manövererfahrungen und die Details der Manöver der Kenntnis Außenstehender zu entziehen wünscht, und daß dieses trotz der großen Freiheit der amerikanischen Presse auch gelingt. Es ist das ein schönes Zeugnis für die patriotische Selbstzucht dieser Presse. In ähnlicher Weise wird auch Verlauf und Ergebnis der großen Schießübungen, von welchen man im allgemeinen nur weiß, daß sie wiederum sehr erfolgreich gewesen sind, weniger besprochen. Nach Beendigung des Preisschießens im Frühjahr traten die vereinigten Geschwader eine Mittelmeerreise an, trennten sich jedoch alsbald wieder, da die beiden Kreuzerdivisionen durch den bekannten Zwischenfall in Marokko vor Tanger festgehalten wurden, während das Linienschiffsgeschwader nach der Adria weiterging. Nach Erledigung der Marokkoaffäre ging das südatlantische Geschwader auf seine Station. Das europäische Geschwader besuchte nach kurzem Aufenthalt im Mittelmeer zunächst einige englische Häfen und ging dann ins Mittelmeer zurück, von wo es sich gegen Jahreschluß nach Westindien begab. Das Linienschiffsgeschwader trat nach der Rückkehr aus dem Mittelmeer in die Herbstschießübungen ein und begann dann die jährlichen Instandsetzungsarbeiten. Das Küstengeschwader war während der Sommermonate vorwiegend für die Seekadettenausbildung tätig, zu welchem Zwecke es zeitweise durch das Linienschiff „Massachusetts“ verstärkt wurde. Das Schulgeschwader widmete sich ausschließlich der Ausbildung von Landsmen, Schiffsjungen und Maschinenunterpersonal.

Das pazifische und das karaische Geschwader wurde zunächst vornehmlich durch die Panamaaffäre beschäftigt: nachdem in der Panamazone ruhigere Verhältnisse eingetreten waren, konnten die Geschwader ihre routinemäßige Ausbildung fördern.

Die asiatische Flotte hat ihre Bewegungen in der Hauptsache mit Rücksicht auf den Krieg in Ostasien eingerichtet: es ließ die Vorgänge auf dem Kriegsschauplatz durch Kreuzer beobachten und hielt sich mit dem Groß teils im Wusung, teils in den Gewässern der Philippinen auf. Von größeren gemeinschaftlichen Übungen bezw. von einer größeren Übungsfahrt wie im Vorjahre scheint wegen des Kriegszustandes im Stationsgebiete abgesehen worden zu sein.

So ist die Beschäftigung der Flotte immerhin eine recht vielseitige gewesen, wenn sich auch zu kriegerischer Tätigkeit kein Anlaß geboten hat. Von besonderen Vorkommnissen sind zu erwähnen der Zusammenstoß der Linienschiffe „Missouri“ und „Illinois“ bei den Wintermanövern, bei welchem beide Schiffe nicht unerheblich beschädigt wurden, und das große Geschützungslück auf der „Missouri“ im April vorigen Jahres, welches 31 Personen, darunter fünf Offiziere und Seeladetten, das Leben kostete. Einen besonders schweren Verlust erlitt die Marine ferner durch den plötzlichen Tod des

Kontreadmirals Taylor, welcher in gewissem Sinne der Organisator der „neuen Flotte“ gewesen war, und von welchem man auch als Führer in Zukunft Großes erwartete.

— Allgemeines. Als Ereignis von besonderer Bedeutung wird die Rede besprochen, welche Marinesekretär Norton am 18. November vorigen Jahres in der Society of Naval Architects gehalten hat. Die Hauptsätze dieser Rede lauteten:

„Aus dem Westen kommend glaube ich mehr als je an Expansion. Ich meine, das tun wir jetzt alle, wir glauben an die Erweiterung nicht nur unserer Kriegsflotte, sondern auch unserer Handelsmarine, unseres Handels und von allem dem, was dazu beitragen kann, unser Land größer zu machen. Amerika müßte das größte Land der Welt sein, und es ist bestimmt, das zu werden. Ich bin daher für eine Flotte, welche so stark ist, daß kein anderes Volk einen Zusammenstoß mit uns wagen darf. Meiner Meinung nach darf die Flotte keiner anderen in der Welt nachstehen. Sie können versichert sein, im Weißen Hause einen Mann zu haben, welcher für uns den Besitz der besten und stärksten Flotte der Welt anstrebt.“

Kontreadmiral Barker fügte diesen Worten die folgenden hinzu:

„Es verdient hervorgehoben zu werden, daß jedes Schiff des nordatlantischen Geschwaders von den Herren hier entworfen und gebaut worden ist. In den Häfen Europas wurde das Geschwader überall freudig begrüßt. Könige und Höfe zollten ihm Lob und Bewunderung. Es ist aber bedeutsam, daß wir nirgendwo ein Handelsschiff mit der amerikanischen Flagge sahen. Sie werden aber in den nächsten vier Jahren bessere Chancen haben als je zuvor, das Anwachsen der Handelsflotte zu fördern, und niemand wünscht sehnlicher, die amerikanische Flagge auf Handelsschiffen wehen zu sehen, als die Kriegsflotte.“

Von dem Geiste, welcher durch diese Sätze weht, sind denn auch die Bestrebungen erfüllt, welche in den Handlungen der Flottenleitung und des Parlaments zum Ausdruck kommen. Der neue Marineetat, auf welchen wir im einzelnen bei der Besprechung der Jahresberichte zurückkommen werden, fordert für die Vergrößerung der Kriegsflotte 45,3 Millionen Dollars, 13,5 Millionen mehr als im Vorjahre, und in dem neu zusammengetretenen Kongresse ist aus Mitgliedern beider Häuser ein Ausschuß gebildet worden, welcher Vorschläge für die Förderung der Handelsmarine beraten soll. Es ist bezeichnend, daß dieser Ausschuß seine Beratungen damit begonnen hat, Vertreter des Marineministeriums über die Frage der Bedeutung der Handelsmarine für die Kriegsflotte zu hören. Der Marinesekretär äußerte sich dahin, daß die Handelsmarine in dem Wettbewerbe mit den Marinen des Auslandes unterstützt werden müsse, daß man aber, wenn man ihr Subsidien zuwenden wolle in dem Sinne, wie es England, Deutschland und andere Länder täten, dafür fordern müsse, daß alle Schiffe, welche auf Subsidien Anspruch machten, nach Plänen gebaut würden, welche vom Marineministerium genehmigt seien, damit sie im Kriegsfalle dem Departement von Nutzen wären. Ob die Besatzungen auch von der Marine ausgebildet sein müßten, lasse er noch dahingestellt sein. Kontreadmiral Luce sprach sich für Subsidien aus, weil das Geld, welches jetzt fremde Schiffe durch amerikanische Frachten verdienen, dazu beitrüge, Länder reich zu machen, mit welchen man vielleicht in Krieg geraten könne, und man auf diese Weise auf Kosten der Vereinigten Staaten die Marinen und die Reserven dieser Länder indirekt fördere. Der bekannte Kapitän Mahan trat diesen Ausführungen bei, indem er hervorhob, es komme zunächst darauf an, die Schifffahrt überhaupt zu entwickeln und dann ihre Besatzung für die amerikanischen Seeleute zu reservieren. Alsdann werde die Entwicklung der Handelsmarine für die Kriegsflotte von ungeheurem Nutzen sein. Andere Redner äußerten sich in ähnlichem Sinne, immer wieder betonend, daß eine Staatsunterstützung, welcher Art sie auch immer sei, als Gegenleistung die Erfüllung gewisser Vorschriften für Bau und Einrichtung der Schiffe zur Bedingung machen müsse. Die Entwicklung der amerikanischen Handelsmarine wird danach stets von der Unterstützung abhängig sein, welche sie im Kriege der Flotte zu bieten vermag.

— Personal. 1. Als Nachfolger des Kontreadmirals Barker im Kommando der nordatlantischen Flotte im März dieses Jahres ist jetzt der Kontreadmiral Evans bestimmt worden. Er wird voraussichtlich für die Dauer dieses Kommandos, ebenso wie der Chef der asiatischen Flotte den Rang als Vizeadmiral erhalten.

2. Der Chef des europäischen Geschwaders, Kontreadmiral Jewell, hat den Abschied genommen; sein Nachfolger ist noch nicht ernannt.

3. Der Chef des südatlantischen Geschwaders, Kontreadmiral Chadwick, ist zeitweise in die Heimat zurückberufen worden.

4. Für den ausgeschiedenen Kontreadmiral Jewell ist der Chef des Schulgeschwaders, Kapitän zur See Bradford, Flaggoftizier geworden.

5. Der Kontreadmiral Davis, Divisionschef der nordatlantischen Flotte, ist zum Mitgliede des Untersuchungsausschusses in der Doggerbankangelegenheit ernannt worden.

6. Nach einer Zusammenstellung, welche Kontreadmiral Converse in seinem Jahresberichte gibt, beträgt das Durchschnittsalter der amerikanischen Kapitäne zur See 57 Jahre, dahingegen in der deutschen und englischen Marine nur 48 und in der japanischen sogar nur 45³/₄ Jahre.

7. Für die Ausbildung der Artilleriekonstruktionsoffiziere (ordnance officers) sind jetzt Direktiven erlassen worden, nach welchen die für diesen Dienstzweig geeigneten Offiziere schon bei dem Verlassen der Marineakademie ausgewählt und — neben ihrer allgemeinen Weiterbildung als Seeoffiziere — besonders vorbereitet werden sollen. Es soll dieses, wie schon früher erwähnt, teils im Marine departement, teils in den Geschütz- und Munitionsfabriken sowie auf dem Versuchsschießplatz geschehen. Es soll dabei jedoch nicht ein besonderes Offizierkorps neben dem Seeoffizierkorps gebildet werden, sondern die Artillerieoffiziere bleiben im Rahmen des letzteren, verbringen aber längere Zeit als die übrigen Seeoffiziere im Spezialdienste am Lande. Nach dem Vorschlage eines besonders gebildeten Ausschusses sollen die ordnance officers in zwei „Sektionen“ geteilt werden, von welchen die eine aus solchen Offizieren gebildet wird, welche theoretisch besonders gut veranlagt sind, und daher vorwiegend mit Konstruktionsarbeiten und ballistischen Problemen im Marine departement beschäftigt werden sollen, während die zweite Sektion die mehr praktisch veranlagten Offiziere umfaßt, deren Verwendung vorwiegend in den Artilleriewerkstätten und auf dem Schießplatze liegt.

8. Die im Rathefte 1904 dieser Zeitschrift erwähnten Vorschläge des bisherigen Chefs des Schulgeschwaders, Kontreadmirals Wise, sind jetzt genehmigt worden. Danach erfolgt die Einstellung von Jungen und Mannschaften der Landbevölkerung nunmehr gleichmäßig als apprentice seamen mit einer Monatslöhnung von 16 Dollars. Auch die Ausbildung ist die gleiche. Das Einstellungsalter liegt zwischen 17 und 21 Jahren. Die im Alter unter 18 Jahren Eintretenden verpflichten sich, zu dienen, bis sie 21 Jahre alt sind, die übrigen auf 4 Jahre. Von der vereinfachten gleichmäßigen Ausbildung (bisher dauerte die Ausbildung der Schiffsjungen 3 Jahre, die der landsmen 18 Monate) erwartet man trotz der höheren Anfangslöhnung wesentliche Ersparnisse, ohne den Ausbildungszweck zu schädigen. Zur Zeit sind 6786 apprentices (Schiffsjungen) und 1053 landsmen vorhanden. — Im Zusammenhange hiermit steht ein Vorschlag des Kapitäns zur See Thomas, Vorstand der Schulstation zu Newport, welcher die Rekruten in 8 Monaten zu Leichtmatrosen (ordinary seamen) ausbilden will. Die Ausbildung soll vornehmlich am Lande erfolgen, verbunden mit wöchentlichen Kreuztours von im ganzen 6 Wochen. Kapitän Thomas empfiehlt die Verwendung von Hilfskreuzern (converted yachts) für diesen Zweck, und will mit acht solchen Dampfern in je 8 Monaten 400 Mann ausbilden. Für diese Anzahl erscheint der Apparat reichlich groß.

9. Wie schon früher mehrfach erwähnt, wird eine Verstärkung der Marineinfanterie beabsichtigt. Unter anderem wird dafür angeführt, daß angeichts der Möglich-

keit größerer Ummwälzungen in China die Notwendigkeit vorlege, eine ausreichend starke Abteilung Marineinfanterie in den Philippinen bereitzuhalten.

— Geschwadertätigkeit. Die Schiffe der heimischen Geschwader befanden sich nach den letzten Nachrichten noch auf den Werften zu Überholungsarbeiten. Das europäische Geschwader hat sich nach Westindien begeben. Das südatlantische Geschwader dürfte inzwischen auch die Reise dorthin angetreten haben. Von den Schiffen desselben sollen die Kreuzer „Atlanta“ und „Marietta“ außer Dienst gestellt werden. Über einen Ersatz dieser Schiffe ist noch nichts bekannt. Beide Geschwader werden nach Abberufung der Geschwaderchefs (vgl. Personal) einstweilen von den ältesten Kommandanten geführt. Das pazifische Geschwader besucht zur Zeit die Häfen an der Westküste von Südamerika. Über die Bewegungen der asiatischen Flotte ist nichts Besonderes zu melden. Es soll jedoch die Verstärkung der Flotte durch eine Torpedobootsdivision, bestehend aus den Booten „Bailey“, „Barney“, „Biddle“, „Porter“ und „Dupont“, beschlossene Sache sein und der Abgang der Division nahe bevorstehen.

— Artillerie. 1. Die Armierung der neuen Panzerkreuzer „Charleston“, „Milwaukee“ und „St. Louis“ wird stark bemängelt, weil ihre Ausrüstung mit vierzehn 15,3 cm-Geschützen sie nicht einmal befähigte, mit einem Schiffe wie die ältere „Brooklyn“ (acht 20 cm- und zwölf 12,7 cm-Geschütze) einen Kampf aufzunehmen. Es werden für diese Schiffe mindestens zwei 25,3 cm-Kanonen gefordert.

2. Die unzureichende Ausrüstung der Küstenwerke und ihre ungenügende Besetzung wird nach dem Jahresbericht des Artilleriechefs, General Story, lebhaft besprochen. In betreff der Ausrüstung der Werke wird behauptet, daß Scheinwerfer und Entfernungsmesser selbst an wichtigen Punkten fehlen und daß auch an Schnellfeuerartillerie erheblicher Mangel herrsche. Es werden 200 15 cm-SK. in Festungslafetten, 200 Maschinengeschütze in Feldlafetten von einem Kaliber, welches Schrapnellfeuer gestattet, und 200 Maschinengewehre gefordert, außerdem ausreichende Reservemunition (mindestens 100 Schuß für schwere Kaliber und Mörser und 250 Schuß für Schnellfeuerkanonen). Ohne eine solche Reserve wären die Küstenbesetzungen nutzlos. Auch Minensperren und Torpedo-Verteidigungseinrichtungen sollen ungenügend vorbereitet sein. Das Küstenartilleriepersonal soll nicht einmal genügen, um die Hälfte der vorhandenen Geschütze zu besetzen. Da nach dem Berichte ohnehin eine Neuorganisation der gesamten Artillerie notwendig ist (es soll auch die Feldartillerie vermehrt und in Regimentern formiert werden, jetzt ist nur eine Batterieeinteilung vorhanden), so wird eine Trennung von Feld- und Küstenartillerie und die Aufhebung der gänzlich sinnlosen Kompagnieeinteilung der letzteren vorgeschlagen. Die Küstenartillerie müsse ein Korps für sich bilden und entsprechend dem Bedarfe der einzelnen Küstenpunkte verteilt werden. Daß dem Wunsche der Marine nach Übernahme der Küstenartillerie nicht Folge gegeben wird, kann nicht verwundern, wenn man die in Amerika herrschende zentralistische Auffassung berücksichtigt.

— Torpedowesen. Aus einem Vortrage, welchen der Kapitänleutnant Lloyd M. Chandler, s. B. Chef der 1. Zerstörerflottille, über seine Erfahrungen auf der Reise der Flottille nach Ostasien vor der Society of Naval Architects gehalten hat, ist folgendes erwähnenswert: In schwerer See betrug die Schlingerperiode der Boote 4,5 bis 5 Sekunden. Der „Decatur“ schlingerte bis 35° bei mäßigem Seegange, andere Boote scheinbar mehr; auffallend war, daß die Boote dabei nicht stießen. Während der 2 Jahre, welche Chandler an Bord des „Decatur“ war, kam es höchstens ein Duzend mal vor, daß man Schlingerleisten bei Tische gebrauchte. Trotz des starken und schnellen Schlingerns fielen verhältnismäßig weniger Gegenstände um, als auf anderen Schiffen. Nur bei zu schnellem Andampfen gegen schwere See war infolge schweren Einhauens des Buges und Setzens des Heckes sowie des Überlaufens der Schrauben das Leben an Bord recht unangenehm. Hiersfür das Längenverhältnis von 1 : 10,6 zu groß. Auch sei das für andere Lagen so günstige flache Heck hierbei stark gefährdet. Chandler glaubt daher,

man solle bei Neubauten selbst auf Kosten einiger Knoten Geschwindigkeit in ruhigem Wasser das Längenverhältnis etwas vermindern und die Heckkonstruktion ändern. In rauher See trete bei allen Torpedobooten eine Biegung des Rumpfes ein, welche aber nicht bedenklich sei; „Decatur“ und „Dale“ hätten auch leichte Brüche einiger Deckplatten in Höhe und in der Nähe der Schornsteine erlitten. Bei auflaufender See gieren die Fahrzeuge stark und sind schwer zu steuern, was nicht anders zu erwarten ist. Der Gesundheitszustand der Besatzungen sei trotz der Strapazen dauernd ausgezeichnet gewesen: es sind nur unbedeutende Verletzungen vorgekommen, darunter keine durch Verbrühung oder Verbrennung.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. November:

Linienfahrzeuge:		Panzerkreuzer:		Geschützte Kreuzer:	
Ohio	100 %/o,	Pennsylvania	94,8 %/o,	Chattanooga	97 %/o,
Virginia	71,2 "	West Virginia	95,5 =	Galveston	94 =
Nebraska	61,4 "	California	65 =		
Georgia	67,5 "	Colorado	97,1 =		
New Jersey	70,7 "	Maryland	92,2 =		
Rhode Island	73,5 =	South Dakota	63 =		
Connecticut	56 =	Tennessee	51,8 =		
Louisiana	61,5 =	Washington	50,2 =		
Vermont	25,8 =	St. Louis	54 =		
Kansas	31,2 =	Milwaukee	60 =		
Minnesota	46,6 =	Charleston	84,3 =		
Mississippi	11,9 =				
Idaho	10,6 =				

2. Die Vorschläge des Admirals Dewey und des General Board, welche zur Zeit dem Marineekretär vorliegen, sehen von geschützten Kreuzern völlig ab und fordern drei Linienfahrzeuge von etwa 16000 Tonnen nach dem Typ der „Connecticut“, fünf Scouts von dem Typ der zuletzt bewilligten Schiffe, sechs Torpedobootszerstörer, größer und seefähiger als die bisherigen, selbst auf Kosten der Geschwindigkeit, sechs Torpedoboot, gleichfalls größer als die jetzigen, und zwei Geschwader-Kohlenschiffe. Die Kosten hierfür werden auf 41,3 Millionen Dollars geschätzt. Die der Linienfahrzeuge werden auf höchstens je 8 Millionen Dollars und die der Scouts auf je 2 Millionen Dollars veranschlagt. Der russisch-japanische Krieg habe die große Überlegenheit des Linienfahrzeuges sowie die absolute Notwendigkeit von Torpedofahrzeugen und Aufklärungsfahrzeugen (scout ships) zur Unterstützung der Linienfahrzeuggeschwader erwiesen. Ferner werden gefordert: ein Kanonenboot vom Typ der „Helena“ für die asiatische Flotte, zwei kleine Fahrzeuge von etwa 0,45 m Tiefgang für die Verwendung auf den flachen chinesischen Flüssen und zwei kleine Kanonenboote für die Philippinen. Es heißt, daß Admiral Dewey selbst diese Forderungen vor dem Kongreß begründen wird.

3. Vor der Society of Naval Architects hat der Erfinder Anson Phelps Stokes sein neues Küstenverteidigungsfahrzeug, welchem er den Namen „Cerberus“ gegeben hat, beschrieben und damit großes Aufsehen sowie vielfache Zustimmung erregt. Das Fahrzeug stellt eine ungeheure schwimmende Batterie in Form einer Halbkugel dar, auf welcher Geschütz- und Kommandotürme stehen. Der Durchmesser beträgt 54,8 m, die Höhe von der Basis bis zur Oberkante des gepanzerten Schornsteinteils 27,4 m, der Tiefgang in vollbeladenem Zustande 11 m, das Displacement dabei 24650 Tonnen. Ein System der Elevation der schweren Geschütze durch Verschiebung des Schwerpunktes vermittels beweglicher Ballastgewichte ermöglicht die Verwendung bedeutend längerer und größerer Geschütze als auf den jetzigen Linienfahrzeugen; ebenso werden Drehtürme unnötig, weil die Seitenrichtung durch Drehen des Fahrzeuges schnell und genau erfolgen kann. Der Erfinder glaubt, daß 41 cm- und noch schwerere Geschütze zur Verwendung kommen

könnten und daß der „Cerberus“ nicht nur ein uneinnehmbares Küstenverteidigungsfahrzeug, sondern ein mächtiges Schlachtschiff sein wird, welches weite Entfernungen mit eigener Maschinenkraft zurücklegen könnte.

4. Von den durch den letzten Kongreß bewilligten beiden Kohlendampfern, welche nach dem Kongreßbeschuß je an der atlantischen und pacifischen Küste gebaut werden sollten, wird der eine nach dem Stapellauf der „Connecticut“ auf der New York-Staatswerft gebaut werden. Bezüglich des zweiten hat man aber einstweilen die Rechnung ohne den Wirt gemacht, weil auf den pacifischen Werften nirgendwo eine ausreichende Stellung vorhanden ist und auch auf der für den Bau außersehenen Werft von Mare Island erst bedeutende Anlagen ausgeführt werden müssen. Die Regierung wird daher ernstlich getadelt, weil sie, ohne die Einrichtungen der Werften genau zu kennen, einen solchen Kongreßbeschuß hat durchgehen lassen.

5. Der neue Panzerkreuzer „Pennsylvania“ hat auf einer Werftprobefahrt in 4 stündiger Woll dampffahrt einen Durchschnitt von 22,43 Knoten erzielt. Er entwickelte 28 000 Pferdestärken bei durchschnittlich 128 Umdrehungen. Der Kohlenverbrauch war gering, 2,2 Pfund (1 kg) pro Pferdestärke und Stunde.

6. Nach dem Bericht der Probefahrtskommission betrug die Geschwindigkeit des neuen Panzerkreuzers „West-Virginia“ bei dem Durchlaufen der 88 Seemeilen langen Probefahrtsstrecke unter Berücksichtigung des Stromes 22,146 Knoten, die Höchstgeschwindigkeit 22,237 Knoten. Die Maschinen arbeiteten sehr zufriedenstellend. Die Zeit zum Legen des Ruders betrug von mittschiffs auf hart steuerbord 40 Sekunden, von hart steuerbord nach hart backbord 44 Sekunden. Man glaubt, diese Zeiten durch geringfügige Änderungen am Steuerapparat noch verringern zu können. Nach anderen Nachrichten soll der Kohlenverbrauch 3,2 Pfund (1,4 kg) pro Pferdestärke und Stunde betragen haben bei 25 750 indizierten Pferdestärken.

Die höheren Leistungen der „Pennsylvania“ (siehe oben), welche aber noch nicht durch den Bericht der Kommission bestätigt sind, führt ein Berichterstatter im „Scientific American“ darauf zurück, daß die „West-Virginia“ genau nach den Vorschriften des Marineministeriums ausgeführt wurde, während den Erbauern der „Pennsylvania“ (Cramp) mehr Freiheit gelassen worden sei. So haben diese statt der ursprünglich projektierten 30 Babcock & Wilcox-Kessel 32 verbesserte Niclauffe-Kessel aufgestellt, den Durchmesser des Hauptdampfrohres von 33 cm auf 38 cm vergrößert, den Kesseldruck von 12 kg auf 16,3 kg erhöht und die Anordnung der Zylinder geändert.

7. Die Probefahrtsvorschriften sollen neuerdings verschärft worden sein, um die früher häufig vorkommenden Fehler und Irrtümer sowie Widersprüche in den Probefahrtsberichten zu vermeiden. Die Probefahrt der „West-Virginia“ soll schon nach diesen Vorschriften abgehalten worden sein. Das Verfahren dabei war folgendes: Die Probefahrtsstrecke bei Cape Ann (Mass.) liegt auf tiefem Wasser und doch so nahe dem Lande, daß die Lage der Bojen durch Winkelmessung genau bestimmt werden kann. Die Länge beträgt 44 Seemeilen; die Strecke ist in sieben gleiche Abschnitte von etwa 6 Seemeilen Länge eingeteilt, welche durch Bojen bezeichnet sind. Neben jeder Boje ist ein Artregschiff verankert — nach Land zu —, einesteils um als gute Marke für das Steuern zu dienen und sodann, um den Strom bei dem Passieren des Probefahrtschiffes zu messen. Dieses durchläuft die Strecke zweimal: das Mittel aus den so erhaltenen 14 Einzelmessungen ergibt unter Berücksichtigung des in jedem Abschnitte festgestellten Stromes die erzielte Geschwindigkeit.

— Werften, Dock u. s. w. 1. Das neue Trockendock der Staatswerft zu Charlestown (Mass.) ist am 24. November v. J. in Gebrauch genommen worden. Es vermag die größten Schiffe aufzunehmen und ist mit den neuesten Einrichtungen ausgestattet. Länge im Boden 729 Fuß (222 m), Breite in der Einfahrt in der Hochwasserlinie 112 Fuß (34 m).

2. Der Vorschlag, der für die Auswahl einer Schulstation an den Großen Seen gebildeten Kommission ist nunmehr vom Präsidenten genehmigt worden. Danach kommt die Station bei Lake Bluff (Ill.) zu liegen und soll für die Ausbildung von 2000 bis 3000 Rekruten eingerichtet werden. Chicago will dafür das nötige Gelände im Werte von 175 000 Dollars hergeben.

3. Während des Sommers sind die nötigen Vermessungen im Hafen von Kiska (Aleuten) vorgenommen worden. Ein Platz für die Lagerung von 50 000 Tonnen Kohlen ist gefunden. Wasser ist ausreichend vorhanden; da aber die Flüsse und Bäche, welche das Wasser liefern, im Winter zufrieren, so ist die Anlage eines Reservoirs mit den nötigen Rohrleitungen erforderlich, ebenso der Bau einer Ladebrücke von etwa 300 m Länge, um das Anlegen größerer Schiffe zu ermöglichen. Ein Baumwuchs fehlt; doch wird angenommen, daß sich Fichten anpflanzen lassen. Fische sind sehr zahlreich, auch ist wildes Geflügel vorhanden, jedoch wenig Wild. Das Klima ist feucht und unangenehm, aber nicht ungesund.

— Unfälle. 1. Am 10. November v. J. kam der Monitor „Wyoming“ in der Jucastrafe (Cal.) in dichtem Nebel fest. Das Schiff kam bald wieder los, hatte aber mehrere Spanten gebrochen und zwei Abteilungen voll Wasser.

2. Am selben Tage lief der Kreuzer „Columbia“ bei Pensacola auf, soll aber keine Beschädigungen erlitten haben.

— Verschiedenes. 1. Entsprechend dem im letzten Kongresse angenommenen Gesetze, nach welchem Regierungstransporte nach den Philippinen in amerikanischen Schiffen erfolgen sollen, wenn die Forderungen dafür nicht übertrieben hoch sind, wurden vom Marineministerium Angebote für den Transport von 25 000 Tonnen Kohlen nach Manila eingefordert. Die Forderungen differierten zwischen 4,19 und 7,50 Dollars für die Tonne. Wenn die Forderungen der amerikanischen Schifffahrt angenommen werden, so würde das nach dem Bericht des Bureau of Equipment dem Marineministerium eine Mehrausgabe von 57 000 Dollars verursachen.

2. Nachdem durch Verfügung des Präsidenten die Dampferinspektion neu geregelt worden ist, sind verabschiedete Seeoffiziere (fünf Kontreadmirale und ein Fregattenkapitän) zu Inspektoren der sechs Distrikte ernannt worden. Sie sind dem Handelsdepartement unterstellt.

3. Zur Hebung der alten „Maine“ in Havana soll sich jetzt eine Gesellschaft gebildet haben, welche das Wrack von der cubanischen Regierung für 5000 Dollars gekauft hat. Man beabsichtigt, um das Wrack einen Kofferdamm zu bauen; alsdann soll das Schiff gehoben und soweit repariert werden, daß es nach Coney Island geschleppt werden kann, wo es Ausstellungszwecken dienen soll. Maschinen und Panzer sollen verkauft werden.

4. Kontreadmiral Barker hat berichtet, daß das Linienschiff „Maine“ wegen der starken Rauchentwicklung aus den Schornsteinen stets habe ans Ende der Linie gestellt werden müssen, um den übrigen Schiffen des Geschwaders das Erkennen der Signale zu ermöglichen. Es soll eine eingehende Untersuchung der Kessel vorgenommen werden, um diesen Fehler zu beseitigen.

5. Der bekannte Kontreadmiral Schley hat jetzt unter dem Titel „Forty-five years under the flag“ seine Lebenserinnerungen veröffentlicht. Wenn er in dem Werke auch bezüglich der früheren Zeiten sehr ins Detail geht — Schley diente unter Farragut im Golf und auf dem Mississippi und nahm hervorragenden Anteil am Kampfe gegen Korea —, so schließt man doch daraus, daß von der 433 Seiten enthaltenden Schrift ein Drittel seiner Beteiligung am spanisch-amerikanischen Kriege und dem Gefecht vor Santiago gewidmet ist, daß es ihm weniger auf seine Lebensbeschreibung an sich als darauf ankommt, seine Ansprüche auf das Verdienst der Führung in jener Zeit zu behaupten.



Rußland. Das zurückliegende Jahr 1904 ist für die russische Flotte wie kein zweites seit dem Krimkriege von unheilvoller Bedeutung gewesen. Die scharfe Haltung der russischen Diplomatie in Ostasien dem jungen, aufstrebenden Inselreich gegenüber brachte den Stein ins Rollen, ehe Rußland Zeit gefunden hatte, seine ostasiatischen Seestreitkräfte den japanischen überlegen zu machen und damit der Angriffs-lust Japans einen Kiegel vorzuschieben. Es ist ein merkwürdiges Spiel des Schicksals, daß der Eintritt in das Jahr 1904 für Rußland neben der beabsichtigten Erinnerungsfeler an die glorreiche Verteidigung Sewastopols vor 50 Jahren die wirkliche Wiederholung gleicher Vorgänge in Aussicht stellte. Damals war es der „nahe Osten“, dieses Mal sollte es der „ferne Osten“ werden, der Rußlands Kräfte vor große Aufgaben stellte und es bis ins Innerste erzittern machte. Aber wenn auch die Zeiten vieles ändern, der Charakter des Volkes bleibt immer derselbe, und furchtbar sollte sich dies im Laufe des Jahres bewahrheiten. Wie damals der dem Russen eigene Charakterzug, seinen Gegner zu unterschätzen und dadurch der Abneigung gegen angestrengte Friedensarbeit einen Deckmantel zu geben, den Hauptgrund zur schließlichen Niederlage bildete, so auch heute. Selbst die kriegerischen Vorgänge zeigen auffallende Ähnlichkeit in ihrer Wiederkehr, indem die Streitkräfte auf dem Wasser versagen und die Operationen der Armee dadurch um so blutiger sich gestalten, daß die Flotte heute wie damals nach unglücklichen Taten, die des Ruhmes nicht entbehren, eng eingeschlossen vor die furchtbare Entscheidung gestellt ist, durch Selbstmord der Eroberung vor Anker zu entgehen.

Als Anfang Februar die diplomatischen Beziehungen zu Japan den Ausbruch des Krieges sicher machten, hatte in Ostasien den Oberbefehl über die schwimmenden Streitkräfte Vizeadmiral Stark, ein kränklicher Mann, der unter seinen Kameraden nicht den Ruf eines vertrauenerweckenden Führers genoß.

In der Nacht des 8./9. Februar wurden die Feindseligkeiten bei Port Arthur japanischerseits durch Torpedoboote eröffnet, die in einem kühnen Angriff den Linienschiffen „Zessarewitsch“ und „Retwisan“ sowie dem Kreuzer „Pallada“ schwere Beschädigungen beibrachten. Unmittelbar auf dieses Unglück traf nach wenigen Stunden an einer anderen Stelle des Kriegsschauplatzes der zweite schwere Schlag die russische Marine. Die beiden kleinen Kreuzer „Warjag“ und „Korejeb“ wurden in Tschemulpo durch stark überlegene japanische Seestreitkräfte, die eine Landung japanischer Truppen schützen wollten, außer Gefecht gesetzt.

Am 11. Februar folgte als drittes Mißgeschick der Untergang des Transportdampfers „Zenissei“, der auf der Minenperre vor Port Arthur in die Luft flog.

Wenige Tage nach diesen Ereignissen war die endgültige Trennung der in Wladiwostok und Port Arthur verteilten russischen Flottenteile derart entschieden, daß der bei weitem größte Teil in Port Arthur durch die blockierende japanische Flotte festgehalten wurde, während die in Wladiwostok befindlichen vier Kreuzer durch das Eis am Auslaufen verhindert wurden.

Am 22. Februar wurde an Stelle des erkrankten Vizeadmirals Stark der Vizeadmiral Makaroff zum Flottenschef in Ostasien ernannt: ein Mann, auf den die ganze russische Marine mit Vertrauen und größter Zuversicht blickte.

Die Wiederherstellungsarbeiten der beschädigten Schiffe in Port Arthur wurden mit allen Kräften gefördert. Diese ersten Unglückstage zeigten gleich im Beginn des Krieges die Mängel des Kriegshafens: nicht ausgebaute Innenhäfen und unvollkommene Werftanlagen, so daß nur der verletzte Kreuzer, nicht die Linienschiffe, docken konnte.

Am 27. Februar wurden durch den Zar die von Rußland für den Krieg angenommenen Regeln, die Bekämpfung der Kriegskonterbande sowie die Behandlung feindlicher Handelsschiffe betreffend, bestätigt. Die erste Ausführung folgte sehr bald gelegentlich eines von der Wladiwostok-Kreuzerdivision unternommenen Streifzuges Mitte Februar. Es wurden mehrere Fahrzeuge beschlagnahmt oder versenkt, doch blieb diese Unternehmung eine unbedeutende Nebenhandlung des Krieges.

Am 31. März ging bei einem Gefecht in der Nähe von Port Arthur das Linienschiff „Petropawlowsk“ mit dem Flottenchef Makarow infolge Zusammenstoßes mit einer Mine unter. So mußte der Oberbefehl über die Seestreitkräfte zum zweiten Male neu besetzt werden. Die Wahl fiel auf den bisherigen Oberbefehlshaber der Schwarzen Meer-Flotte, Vizeadmiral Skrydlow, einen Seeoffizier von ausgezeichnetem Rufe.

Während die mehrfachen Verluste zur See in Ostasien die russischen Seestreitkräfte immer fragloser an die Festung knüpften, deren Belagerung von den Japanern mit zäher Energie durchgeführt wurde, beschloß man in der Heimat, mit möglichster Beschleunigung die Formierung eines Entsatzgeschwaders zu betreiben. Wenn auch mit bewundernswerter Tatkraft die Fertigstellung der noch weit zurückgebliebenen Neubauten gefördert wurde, so wollte doch die ganze Welt an das Gelingen dieses Unternehmens nicht glauben. Den Kern des neuen Geschwaders sollten die im März nach der Ostsee zurückgekehrten Schiffe bilden, welche bei Ausbruch des Krieges auf dem Wege nach Ostasien waren und schon im Roten Meer sich befanden. Raslos wurden alle nötigen Vorbereitungen für die von den neutralen Häfen möglichst unabhängige Überführung der Schiffe nach ihrem weit entfernten Kampfplatz getroffen. An die Spitze des neuen Geschwaders trat Vizeadmiral Roschewski, bisher Chef des Artillerie-Lehrgeschwaders, bekannt wegen seiner großen Tatkraft und unermüdlchen Ausdauer in der Förderung seiner Obliegenheiten.

Die fieberhafte Tätigkeit in der Ostsee wurde im Laufe des Sommers noch verschiedentlich angefaßt durch die aus dem fernen Osten kommenden Unglücksnachrichten. Dort suchten die in Port Arthur liegenden Flottenteile durch verschiedene Unternehmungen sich der eisernen Klammer des Feindes zu entziehen und eine Vereinigung mit den aus dem Eise freigewordenen Wladiwostok-Kreuzern zu erreichen. In Wladiwostok befand sich der im April auf dem Kriegsschauplatz angelangte Admiral Skrydlow, zwar Chef der Flotte, aber infolge der Abschließung Port Arthurs getrennt von dem Hauptteil seiner Streitkräfte. In letzterem Orte befehligte nunmehr das Geschwader der Kontreadmiral Witthöft.

Die Sommermonate Mai bis Juli brachten dem russischen Flottenbestand noch manche schweren Verluste. Außer mehreren Torpedoboote und Fahrzeugen, welche infolge der oft stattfindenden Vorpostengefächte bei Port Arthur zugrunde gingen, erlitt die Flotte noch folgende Verminderung:

Die Vereinigung der beiden Flottenteile in Port Arthur und Wladiwostok wurde eine immer lauter werdende Forderung bei dem Fortgange der Belagerungsarbeiten der Japaner gegen ersteren Ort. Anfang August erfolgte der Befehl an die in Port Arthur liegenden Seestreitkräfte, den Durchbruch durch die japanische Blockadeflotte zu unternehmen und nach Wladiwostok zu gehen.

Admiral Witthöft verließ mit 16 Linienschiffen und Kreuzern nebst der Hälfte der ihm verbliebenen Torpedoboote am 10. August Port Arthur. Im Laufe des Nachmittags kam es zur Schlacht mit der blockierenden japanischen Flotte, in deren Verlauf die Russen von ihrem Vorhaben abgedrängt wurden unter gänzlicher Auflösung des Verbandes. Die Dislokation der russischen Streitkräfte nach der Schlacht war folgende:

- 5 Linienschiffe, 2 Kreuzer, 2 Kanonenboote und die Mehrzahl der Torpedoboote waren nach Port Arthur zurückgekehrt;
- 1 Linienschiff, 3 Torpedoboote in Kiautschou;
- 1 Kreuzer, 1 Torpedoboot in Shanghai;
- 1 Kreuzer in Salgon;
- 1 Torpedoboot in Tschifu; 1 Torpedoboot war gesunken.

Die Schiffe in fremden Häfen wurden desarmiert. Mit diesem Tage hörte die russische Flotte auf, außerhalb des Hafens von Port Arthur in die Erscheinung zu treten.

Rußland. Das zurückliegende Jahr 1904 ist für die russische Flotte wie kein zweites seit dem Krimkriege von unheilvoller Bedeutung gewesen. Die scharfe Haltung der russischen Diplomatie in Ostasien dem jungen, aufstrebenden Inselreich gegenüber brachte den Stein ins Rollen, ehe Rußland Zeit gefunden hatte, seine ostasiatischen Seestreitkräfte den Japanischen überlegen zu machen und damit der Angriffs-lust Japans einen Niegel vorzuzuschlehen. Es ist ein merkwürdiges Spiel des Schicksals, daß der Eintritt in das Jahr 1904 für Rußland neben der beabsichtigten Erinnerungsfeier an die glorreiche Verteidigung Sewastopols vor 50 Jahren die wirkliche Wiederholung gleicher Vorgänge in Aussicht stellte. Damals war es der „nahe Osten“, dieses Mal sollte es der „ferne Osten“ werden, der Rußlands Kräfte vor große Aufgaben stellte und es bis ins Innerste erzittern machte. Aber wenn auch die Zeiten vieles ändern, der Charakter des Volkes bleibt immer derselbe, und furchtbar sollte sich dies im Laufe des Jahres bewahrheiten. Wie damals der dem Russen eigene Charakterzug, seinen Gegner zu unterschätzen und dadurch der Abneigung gegen angestrengte Friedensarbeit einen Deckmantel zu geben, den Hauptgrund zur schließlichen Niederlage bildete, so auch heute. Selbst die kriegerischen Vorgänge zeigen auffallende Ähnlichkeit in ihrer Wiederkehr, indem die Streitkräfte auf dem Wasser versagen und die Operationen der Armee dadurch um so blutiger sich gestalten, daß die Flotte heute wie damals nach unglücklichen Taten, die des Ruhmes nicht entbehren, eng eingeschlossen vor die furchtbare Entscheidung gestellt ist, durch Selbstmord der Eroberung vor Anker zu entgehen.

Als Anfang Februar die diplomatischen Beziehungen zu Japan den Ausbruch des Krieges sicher machten, hatte in Ostasien den Oberbefehl über die schwimmenden Streitkräfte Vizeadmiral Stark, ein kränklicher Mann, der unter seinen Kameraden nicht den Ruf eines vertrauenerweckenden Führers genoß.

In der Nacht des 8./9. Februar wurden die Feindseligkeiten bei Port Arthur japanischerseits durch Torpedoboote eröffnet, die in einem kühnen Angriff den Linienschiffen „Zessarewitsch“ und „Retwisan“ sowie dem Kreuzer „Ballada“ schwere Beschädigungen beibrachten. Unmittelbar auf dieses Unglück traf nach wenigen Stunden an einer anderen Stelle des Kriegsschauplatzes der zweite schwere Schlag die russische Marine. Die beiden kleinen Kreuzer „Warjag“ und „Korejeß“ wurden in Tschemulpo durch stark überlegene japanische Seestreitkräfte, die eine Landung japanischer Truppen schützen wollten, außer Gefecht gesetzt.

Am 11. Februar folgte als drittes Mißgeschick der Untergang des Transportdampfers „Zenissei“, der auf der Minensperre vor Port Arthur in die Luft flog.

Wenige Tage nach diesen Ereignissen war die endgültige Trennung der in Wladiwostok und Port Arthur verteilten russischen Flottenteile derart entschieden, daß der bei weitem größte Teil in Port Arthur durch die blockierende japanische Flotte festgehalten wurde, während die in Wladiwostok befindlichen vier Kreuzer durch das Eis am Auslaufen verhindert wurden.

Am 22. Februar wurde an Stelle des erkrankten Vizeadmirals Stark der Vizeadmiral Makaroff zum Flottenchef in Ostasien ernannt: ein Mann, auf den die ganze russische Marine mit Vertrauen und größter Zuversicht blickte.

Die Wiederherstellungsarbeiten der beschädigten Schiffe in Port Arthur wurden mit allen Kräften gefördert. Diese ersten Unglückstage zeigten gleich im Beginn des Krieges die Mängel des Kriegshafens: nicht ausgebauter Innenhafen und unvollkommene Werftanlagen, so daß nur der verletzte Kreuzer, nicht die Linienschiffe, docken konnte.

Am 27. Februar wurden durch den Zar die von Rußland für den Krieg angenommenen Regeln, die Bekämpfung der Kriegskonterbande sowie die Behandlung feindlicher Handelsschiffe betreffend, bestätigt. Die erste Ausführung folgte sehr bald gelegentlich eines von der Wladiwostok-Kreuzerdivision unternommenen Streifzuges Mitte Februar. Es wurden mehrere Fahrzeuge beschlagnahmt oder versenkt, doch blieb diese Unternehmung eine unbedeutende Nebenhandlung des Krieges.

Am 31. März ging bei einem Gefecht in der Nähe von Port Arthur das Linienschiff „Retropawlowsk“ mit dem Flottenchef Makarow infolge Zusammenstoßes mit einer Mine unter. So mußte der Oberbefehl über die Seestreitkräfte zum zweiten Male neu besetzt werden. Die Wahl fiel auf den bisherigen Oberbefehlshaber der Schwarzen Meer-Flotte, Vizeadmiral Skrydlow, einen Seeoffizier von ausgezeichnetem Rufe.

Während die mehrfachen Verluste zur See in Ostasien die russischen Seestreitkräfte immer fragloser an die Festung knüpften, deren Belagerung von den Japanern mit jüher Energie durchgeführt wurde, beschloß man in der Heimat, mit möglichster Beschleunigung die Formierung eines Entsatzgeschwaders zu betreiben. Wenn auch mit bewundernswerter Tatkraft die Fertigstellung der noch weit zurückgebliebenen Neubauten gefördert wurde, so wollte doch die ganze Welt an das Gelingen dieses Unternehmens nicht glauben. Den Kern des neuen Geschwaders sollten die im März nach der Ostsee zurückgekehrten Schiffe bilden, welche bei Ausbruch des Krieges auf dem Wege nach Ostasien waren und schon im Roten Meer sich befanden. Raslos wurden alle nötigen Vorbereitungen für die von den neutralen Häfen möglichst unabhängige Überführung der Schiffe nach ihrem weit entfernten Kampfplatz getroffen. An die Spitze des neuen Geschwaders trat Vizeadmiral Roschestwenski, bisher Chef des Artillerie-Lehrgeschwaders, bekannt wegen seiner großen Tatkraft und unermüdlchen Ausdauer in der Förderung seiner Obliegenheiten.

Die fieberhafte Tätigkeit in der Ostsee wurde im Laufe des Sommers noch verschiedentlich angefaßt durch die aus dem fernen Osten kommenden Unglücksnachrichten. Dort suchten die in Port Arthur liegenden Flottenteile durch verschiedene Unternehmungen sich der eisernen Klammer des Feindes zu entziehen und eine Vereinigung mit den aus dem Eise freigewordenen Wladiwostok-Kreuzern zu erreichen. In Wladiwostok befand sich der im April auf dem Kriegsschauplatz angelangte Admiral Skrydlow, zwar Chef der Flotte, aber infolge der Abschließung Port Arthurs getrennt von dem Hauptteil seiner Streitkräfte. In letzterem Orte befehligte nunmehr das Geschwader der Kontreadmiral Witthöft.

Die Sommermonate Mai bis Juli brachten dem russischen Flottenbestand noch manche schweren Verluste. Außer mehreren Torpedoboote und Fahrzeugen, welche infolge der oft stattfindenden Vorpostengefechte bei Port Arthur zugrunde gingen, erlitt die Flotte noch folgende Verminderung:

Die Vereinigung der beiden Flottenteile in Port Arthur und Wladiwostok wurde eine immer lauter werdende Forderung bei dem Fortgange der Belagerungsarbeiten der Japaner gegen ersteren Ort. Anfang August erfolgte der Befehl an die in Port Arthur liegenden Seestreitkräfte, den Durchbruch durch die japanische Blockadeflotte zu unternehmen und nach Wladiwostok zu gehen.

Admiral Witthöft verließ mit 16 Linienschiffen und Kreuzern nebst der Hälfte der ihm verbliebenen Torpedoboote am 10. August Port Arthur. Im Laufe des Nachmittags kam es zur Schlacht mit der blockierenden japanischen Flotte, in deren Verlauf die Russen von ihrem Vorhaben abgedrängt wurden unter gänzlicher Auflösung des Verbandes. Die Dislokation der russischen Streitkräfte nach der Schlacht war folgende:

- 5 Linienschiffe, 2 Kreuzer, 2 Kanonenboote und die Mehrzahl der Torpedoboote waren nach Port Arthur zurückgekehrt;
- 1 Linienschiff, 3 Torpedoboote in Klautschou;
- 1 Kreuzer, 1 Torpedoboot in Shanghai;
- 1 Kreuzer in Salgon;
- 1 Torpedoboot in Tschifu; 1 Torpedoboot war gesunken.

Die Schiffe in fremden Häfen wurden desarmiert. Mit diesem Tage hörte die russische Flotte auf, außerhalb des Hafens von Port Arthur in die Erscheinung zu treten.

Auch die Kreuzerdivision von Wladiwostok erlitt Mitte August einen schweren Verlust gelyentlich eines Gefechtsausbruchs aus dem Hafen, in dem der Panzerkreuzer „Kurik“ zum Sinken gebracht wurde.

Während so im Laufe der Sommermonate der Schiffsbestand der russischen Flotte in Ostasien immer mehr zusammenschmolz, erwachte in den begeisterungsfähigen Kreisen Rußlands das Verständnis für die Notwendigkeit einer Flotte, ohne deren siegreiches Dasein auf dem Meere die glückliche Beendigung des Krieges sehr in Frage gestellt wurde.

Der Krieg mit seinen Mißerfolgen brachte in Rußland die Frage der Unterseeboote in eine schnellere Gangart. Genaueres ist nicht bekannt, doch sind jedenfalls mehrere Unterseeboote verschiedenen Typs mit der Eisenbahn nach dem fernen Osten gesandt worden, um dort zusammengesetzt und in Betrieb genommen zu werden. Erfolg läßt sich von einem solchen übereilten Vorgehen erst recht nicht hier versprechen, wo Material und Personal unfertig dastehen.

Ende des Jahres war in dem Hauptmarinestab der Plan zum Wiederaufbau der Flotte so weit fertiggestellt, daß er durch den Großfürsten Alexei dem Zaren unterbreitet werden konnte. Die Einzelheiten hängen natürlich noch von dem Ausgange des Krieges ab. Doch hat man die Erfahrungen des Krieges in der Kreuzerfrage dahin gedeutet, daß von dem Bau der großen geschützten Kreuzer abgesehen werden soll und nur noch Panzerkreuzer Typ „Bajan“ beabsichtigt sind. Auch hier wird die Zeit die jetzige Überstürzung noch mäßigen, denn unmöglich lassen sich die Erfahrungen aus dem Kriege schon jetzt so übersehen und verwerten, wie es zur Schaffung einer verbesserten Flotte notwendig ist.

Nur betreffs der Freiwilligen Flotte soll der Entwurf einer Reorganisation schon in seinen Hauptteilen fertig sein. Die Zahl der großen Dampfer soll bedeutend vermehrt und der gesamten Organisation der Flotte eine neue praktische Richtung gegeben werden. An erste Stelle soll der Waren- und Passagiertransport auf ausländischen Linien weiter Fahrt treten, unter denen die Linie Rußland—Amerika eine hervorragende Stelle einnehmen wird. Der Konzentrierungshafen der Schiffe der Freiwilligen Flotte soll von Odessa nach einem der Häfen des Baltischen Meeres, wahrscheinlich Libau oder Windau, verlegt werden. Über diese Plätze herrscht jetzt ein bedeutender Auswandererverkehr nach Amerika via Hamburg und Bremen. — In Verbindung mit dem neuen Reorganisationsprojekt soll auch ein bedeutender Wechsel in dem Dienstpersonal der Freiwilligen Flotte stattfinden.

Die praktische Ausführung des neuen Flottenplans findet darin ihren ersten Ausdruck, daß die russischen Werften in der Ostsee durch Zuzug von Arbeitern und sonstige vorbereitende Arbeiten sich für den Bau von Kriegsschiffen in großem Umfange instandsetzen. Hauptunternehmer soll Mr. Lewis Nixon, ein amerikanischer Werftbesitzer, sein.

Vor allem wird der Wert des gesamten neuen Bauprogrammes sehr von der Einsicht abhängen, die man in den leitenden Kreisen den Schäden der personellen Seite entgegenbringt.

Seit Mitte Oktober ist das Entsaßgeschwader aus der Ostsee — in getrennten Zellen marschierend — auf dem Wege nach Ostasien.

Erschütternd wirkte Mitte Dezember auf alle Welt die Nachricht von der Zerstörung der ganzen russischen Flotte im Hafen von Port Arthur.

Das Erinnerungsjahr des Krimkrieges wird für die russische Marine ein neuer Markstein in der Geschichte, der leider bestätigt, daß die letzten 50 Jahre nicht ausgenützt sind, um die Erfahrungen des damaligen Krieges nutzbringend zu verwerten.

Zusammenstellung der Verluste der russischen Marine seit Beginn des Krieges bis 1. Januar 1905:

a. Schiffsverluste: Es sind gänzlich zerstört: 6 Linienschiffe, 2 Panzerkanonenboote, 2 Panzerkreuzer, 2 große Kreuzer, 2 kleine Kreuzer, 30 große Torpedoboote, 7 kleine Torpedoboote.

b. Menschenverluste: Es sind in den Kämpfen getötet worden: 1 Vizeadmiral (Mataroff), 2 Kontreadmirale (Molas und Witthöft), 12 Stabsoffiziere, 20 Leutnants, 24 Fähnriche, 9 Maschineningenieure, etwa 1500 Mannschaften. Durch Krankheit Verstorbene sind hierbei nicht mitgerechnet.



Italien. Der Rückblick auf die italienische Marine im verflossenen Jahre läßt noch immer eine Stagnation im Ausbau der Flotte erkennen. Zwar sind die Schlachtschiffe „Vittorio Emanuele“ und „Regina Elena“ nach ungewöhnlich langer Bauzeit endlich von Stapel gelaufen, doch wird ihrer Fertigstellung bei dem jetzigen Tempo fürs erste nicht entgegenzusehen sein, während „Roma“ und „Napoli“ noch ganz in den Anfangsstadien sind. Die Ursachen liegen keineswegs im Stande der italienischen Finanzen, sondern neben zu minutöser Handhabung der Bauausführung wohl hauptsächlich in der Unstetigkeit der politischen Verhältnisse, die im verflossenen wie im vorherigen Jahre durch die zersetzenden Angriffe der Radikalen geschaffen worden sind. Der energischen Tätigkeit des jetzigen Marineministers wird es vielleicht gelingen, die Widerstände zu besiegen und fördernd einzugreifen.

Hier wie in Frankreich herrscht der Zwiespalt in der Wertschätzung von Schlachtschiff und Panzerkreuzer. Die Neigung für letztere ist überwiegend, die Schlachtschiffe der „Vittorio Emanuele“-Serie stellen schon einen Kompromiß dar, der indessen dem Minister noch nicht weit genug geht. Er hat sich offen für Panzerkreuzer ausgesprochen und den Bau eines solchen anstatt des geplanten fünften Schlachtschiffes befristet. Dieser neue Panzerkreuzer, welcher eine Verbesserung des „Garibaldi“-Typus darstellt, befindet sich seit Juli 1904 in Castellamare im Bau, und die hauptsächlichsten Konstruktionsdaten werden folgende sein: Displacement 10000 Tonnen, Länge 130 m, Breite 20 m, Geschwindigkeit 22 Seemeilen, Armierung zwei 25,4 cm-, acht 19,2 cm-Geschütze, Gürtelpanzer 180 mm.

Die Schlachtschiffe „Venebeto Brin“ und „Regina Margherita“ befinden sich noch in den Probefahrten; die Arbeiten an dem Panzerkreuzer „Francesco Ferruccio“ sind noch ziemlich weit zurück. Die für das Frühjahr 1905 in Aussicht genommene Indienststellung dieses Schiffes kann keinesfalls eingehalten werden. Ein Zuwachs für die Flotte ist daher im vergangenen Jahre nicht zu verzeichnen, und nur die beiden ersteren werden ihr im Laufe des jetzigen einverleibt werden können.

Die Bestrebungen des Marineministers Mirabello waren bisher hauptsächlich gegen gewisse Übelstände im Werftbetriebe gerichtet, die die Verabschiedung einiger höheren Offiziere und Beamten zur Folge gehabt haben.

Die Arbeit der Untersuchungskommission sollte im März 1905 abgeschlossen werden. Nach ihrem augenblicklichen Stande ist jedoch nicht daran zu denken. Im weiteren ist der Minister für die Verjüngung des Offizierkorps eingetreten und hat erhebliche Verbesserungen für das Unterpersonal ins Werk gesetzt. Im ganzen ist aber der Stillstand noch nicht überwunden, wenn sich auch unter dem Minister ein neuer Geist unzweifelhaft bemerkbar macht. In der größeren Tätigkeit der Geschwader überhaupt wie in der Anbahnung jährlicher Manöver ist er unverkennbar. Bei dem Etat von 42 Millionen Mark für Neubauten hofft der Minister mit den Ersparnissen und anderen Kapiteln über 50 Millionen Mark verfügen zu können, die hinreichen, um drei Panzerkreuzer und 30 Hochseetorpedoboote der Flotte hinzuzufügen. Der Etat ist im übrigen fertiggestellt, und der Minister behält sich einen besonderen Bericht vor über den Dienst und die eingeführten Neuerungen.

Von den Seestreitkräften ist ein besonderes Reservegeschwader gebildet worden, das mit seinem Stützpunkt Tarent hauptsächlich seine Verwendung im Adriatischen Golf findet, während das Mittelmeergeschwader im Westen verbleibt.

Am Ende des Jahres finden sich die Seestreitkräfte folgendermaßen verteilt:

Das Mittelmeergeschwader unter Befehl des Vizeadmirals Morin und dem zweiten Admiral, Kontreadmiral Renaudy, besteht aus den Schiffen „Sicilia“, Flaggschiff, „Saint Bon“, „Emanuele Filiberto“, „Varese“, „Garibaldi“, „Carlo Alberto“, Flaggschiff, „Agordat“, „Tride“ und „Tevere“. Es befindet sich zur Zeit in Spezia und geht dann nach Gaeta, um sich für kurze Zeit mit dem Reservegeschwader zu vereinigen.

Das Reservegeschwader unter Befehl des Kontreadmirals Bettolo besteht aus „Dandolo“, Flaggschiff, „Sardegna“, „Doria“, „Lauria“, „Bausan“ nebst den für Tarent und Ancona bestimmten Torpedobootsdivisionen.

Das ozeanische Geschwader unter Kontreadmiral Grenet ist im Laufe des Jahres verringert worden, nachdem auch „Elba“ kürzlich in die Heimat zurückgekehrt ist. Es besteht nur noch aus den Schiffen „Marco Polo“ und „Buglia“ und vorübergehend „Liguria“ unter Befehl des Herzogs von Savoyen, die, auf einer Weltreise begriffen, nur für die Zeit ihres Aufenthalts in Ostasien dem Geschwader unterstellt ist.

Im Roten Meere befinden sich unter Befehl des Ältesten Offiziers, Korvettenkapitän Buglione, die Schiffe „Lombardia“, „Urania“, die demnächst durch „Aretusa“ ersetzt wird, „Voturno“, „Galileo“ nebst den bewaffneten Sambuks „Antlope“, „Gazzella“, „Camoscio“, „Capriolo“ und „Zebra“. Nach den Kämpfen Anfang 1904 in Unterstützung des englischen Vorgehens gegen den Mullah beschränkt sich die Tätigkeit dieser Division hauptsächlich auf Verhinderung des Waffenschmuggels und des Sklavenhandels. In der Levante befindet sich der Kreuzer „Minerva“ und im auswärtigen Dienst auf der westamerikanischen Station die Kreuzer „Umbria“ und „Dogali“.

Das Oberkommando der Torpedoboote, im Mai neu gebildet, befindet sich mit dem Flaggschiff „Etna“ in Civitavecchia. Ihm sind nur die für die Küstenverteidigung nicht bestimmten Torpedoboote unterstellt. Die Dislozierung sämtlicher Torpedoboote enthält das Juniheft 1904 der „Marine-Rundschau“.

Ein königliches Dekret bezeichnet diejenigen Seeoffiziere, Admirale, Kapitäne und Leutnants, die als Inhaber besonderer Kommandostellen ohne Rücksicht auf die Bedingungen der Seefahrtzeit befördert werden können. Dahin gehören die Artillerie- und Unterdirektoren, Kommandanten der lokalen Verteidigung, Vorstände und Unterdirektoren des hydrographischen Amtes.

Aus dem Bericht über die Aushebungen ist anzuführen, daß die Zahl der Eingestellten im Jahre 1903 11070 Mann betrug und das Matrosenkorps am Ende des Jahres 21324 Mann zählte. Am 31. Dezember 1903 standen ferner in den Listen 25431 Reserve der ersten und 8905 Reserve der zweiten Kategorie, so daß die Marine im Mobilmachungsfalle über im ganzen 55660 Mann verfügte, also rund 5000 Mann weniger als im Vorjahre.



Japan. Die japanische Marine blickt auf ein Jahr zurück, das ihr zwar schwere Verluste gebracht hat, die um so fühlbarer sind, als sie zur Zeit nicht ersetzt werden können, aber doch auch Erfolge, welche als wohlverdienter Lohn der stetigen, sorgfältigen und in aller Stille betriebenen Friedensarbeit anzusehen sind. Während des nunmehr elf Monate dauernden Krieges ist das Material, wenn auch unter Vermeidung jedes gewagten Einsatzes der wichtigeren Einheiten, in hohem Maße in Anspruch genommen worden, ohne an seiner Schlagfertigkeit erheblich einzubüßen. Das macht der

seemännlichen Geschicklichkeit, der militärischen und technischen Durchbildung des Personals ebenso große Ehre, wie der Leistungsfähigkeit der Reparaturwerkstätten. Durch einen Unfall während des Krieges ging nur der Kreuzer „Yoshino“, in Folge Zusammenstoßes mit der „Kasuga“, verloren; schwerer wiegen allerdings die Verluste der beiden Linien- schiffe „Gatsuse“ und „Yashima“, welche ebenso wie einige ältere Schiffe mit nur noch geringem oder gar keinem Gefechtswert (Kleiner Kreuzer „Mijako“, Küstenverteidigungs- schiffe „Sei Yen“, „Sai Yen“ und „Kaimon“), durch schwimmende Minen zum Sinken gebracht wurden. Ueber die Verluste der mit großem Scheit, aber verhältnismäßig geringem Erfolg gehandhabten Torpedoboote ist Zuverlässiges nicht bekannt geworden. Einen Zuwachs hat die Marine im abgelaufenen Jahre, abgesehen vielleicht von einigen in Japan selbst erbauten oder zusammengesetzten Torpedo- oder Unterseebooten, nicht zu verzeichnen gehabt. Von dem im Vorjahre aufgestellten Bauprogramm sind bis jetzt zwei Linien- schiffe, „Katori“ und „Kashima“ — die Gefechtsstärke und Typ fast Kopien der englischen „King Edward“-Klasse —, in England in Bau gegeben. Ihre Fertigstellung ist nicht vor April 1906 zu erwarten. Zwei weitere Schiffe desselben Typs sollen angehtlich folgen.

— Schiffsverluste. Am 30. November stieß das Küstenverteidigungsschiff „Sai Yen“ (früher der chinesische „Tsi Yuen“, 1883 in Stettin erbaut) bei der Molekade von Port Arthur auf eine Mine und ging unter; die Besatzung, mit Ausnahme von 38 Mann, wurde gerettet.

Über den Untergang der „Gatsuse“ (siehe Juni-Heft) werden nachträglich einige interessante Einzelheiten bekannt. Die „Gatsuse“ befand sich am 15. Mai mit einigen anderen Schiffen ungefähr 10 Seemeilen von Port Arthur, als sie (um 10 Uhr 15 Min. vormittags) bei klarem, aber ziemlich stürmischem Wetter auf eine Mine stieß, die an Backbord achtern explodierte. Das Schiff legte sich nach Backbord über, und da die Maschinen, wahrscheinlich infolge Beschädigung der Schrauben, aufhörten zu arbeiten, versuchte man, nachdem das Leck gedichtet war, das Schiff durch die „Kasagi“ schleppen zu lassen, wobei aber infolge Einstampfens von der See die Tross brach. Um 12 Uhr 30 Minuten nachmittags, also 1 Stunde 40 Minuten nach der ersten Explosion, stieß das Schiff auf eine zweite Mine, welche eine Munitionskammer zur Explosion brachte und furchtbare Zerstörungen anrichtete. Die Wirkungen dieses zweiten Unfalls waren so stark, daß das Schiff in einem Zeitraum von 1 Minute 30 Sekunden sank. Von der Besatzung kamen 494 Mann um, während 366 gerettet wurden. Unter den Geretteten waren über 100 verletzt.

Bemerkenswert sind auch die Beobachtungen, welche in bezug auf die Wirksamkeit von Torpedos gelegentlich der Beschießung des Dampfers „Sado Maru“ gemacht wurden. Die „Sado Maru“, ein 1897 in England erbauter Dampfer der Nippon Yusen Kaisha, gehörte zu der am 15. Juni von dem russischen Bladwojotz- Geschwader überraschten Transportflotte und sollte, nachdem die Besatzung von Bord gegangen war, durch Torpedoschüsse von der „Rossija“ zum Sinken gebracht werden. Das Schiff wurde von zwei Torpedos, einmal an Steuerbord und einmal an Backbord, getroffen. An Steuerbord legte die Explosion den Maschinenraum in einer Ausdehnung von 8,5 m × 5 m offen und demolierte die Steuerbordmaschine vollständig. An Backbord traf der Torpedo auf einen Kohlenbunker, und hier war infolgedessen der Widerstand stärker und die Schuß- öffnung kleiner (5 × 4 m) und glatter. Da beide Schüsse dieselbe Abteilung mittschiffs getroffen hatten, konnte das Schiff schwimmfähig erhalten und geborgen werden.



Griechenland. Flottenbauplan. Die griechische Marine beabsichtigt die Durchführung eines neuen Flottenbauplanes. Doch reichlich fließen in diesem Lande die Staatsmittel nicht für solche Zwecke. Nach dem Vorgange der großen Reiche im Norden Europas hat auch in Griechenland der Wunsch nach Verstärkung der schwimmenden Streitkräfte im Volke zur Bildung einer Art Flottenverein geführt, in dem verschiedentlich Veranstaltungen zur Sammlung von Geldmitteln für den Flottenbau stattfinden. Beabsichtigt ist zunächst der Bau von drei Panzerschiffen und achtzehn Torpedobootszerstörern. Die Panzerschiffe sollen bei einem Tonnengehalt von 6500 Tonnen und einer Geschwindigkeit von 19 Seemeilen dem Typ des österreichischen Panzerschiffes „Monarch“ nachgebildet werden. Ihre Armierung soll aus zwei 21 cm-Geschützen in Türmen, acht 15 cm-Geschützen und zehn 5,7 cm-SK. bestehen. Die Torpedobootszerstörer sollen einen Tonnengehalt von 300 Tonnen haben und 30 Seemeilen Geschwindigkeit entwickeln.

Ferner sollen die 15 cm-Geschütze der Panzerschiffe „Hydra“, „Psara“ und „Svetjai“ durch Schnelladekanonen ersetzt werden.

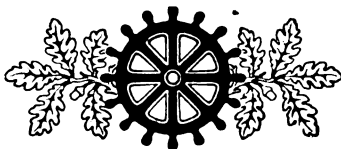


Österreich-Ungarn. Befestigungen in Cattaro. Infolge der bei den letzten Seemanövern gewonnenen Anschauungen ist seitens des Marineministeriums die Befestigung der Bucht von Cattaro beschlossen worden, welcher Platz nächst Pola die wichtigste Flottenstation für Österreich-Ungarn in dem Adriatischen Meere darstellt. Die Arbeiten sollen im kommenden Frühjahr beginnen und begreifen in sich eine Reihe detachierter Forts mit schwerer Armierung sowohl nach der Land- wie nach der Seefelie.

— Material. Es sind in Dienst gestellt und dem Verbands des Übungsgeschwaders angeschlossen worden: neun Küsten-Torpedoboote. Demnach setzt sich dieses Geschwader augenblicklich zusammen aus: drei Linien Schiffen, drei kleinen geschützten Kreuzern, zwei großen Torpedobootten und neun kleinen Torpedobootten. Das Geschwader ist Mitte Dezember zu einer Übungsreise nach der Levante in See gegangen, doch kann im Hinblick auf die mazedonischen Angelegenheiten die Entsendung in Verbindung mit diplomatischen Absichten als eine unausgesprochene Demonstration der Türkei gegenüber betrachtet werden.

Der kleine geschützte Kreuzer „Panther“ unter dem Kommando des Fregattenkapitäns Ritter von Höhnel soll Anfang Januar 1905 eine längere Reise ins Ausland antreten, mit der Bestimmung, Ostafrika und Ostaustralien anzulaufen. Der Grund zu dieser Entsendung ist die laut gewordene Klage dorthin ausgewanderter österreich-ungarischer Untertanen über ihnen gemachte Schwierigkeiten. Außer dieser Aufgabe hat „Panther“ den Befehl, auf der Ausreise Djibuti anzulaufen. Von dort soll sich der Kommandant nach Abessinien begeben, um durch einen Besuch beim Negus Menelik die Anknüpfung der beabsichtigten Handelsbeziehungen zu erleichtern.

— Kanalbau. Man denkt ernstlich daran, den Bau eines Seekanals Wien—Triest auszuführen, wodurch man sich ungeheure Vorteile für den Überseehandel Österreich-Ungarns verspricht.



Literatur.

Deutsches Flottenbuch. Erlebnisse eines Seekadetten in Krieg und Frieden. Von Korvettenkapitän a. D. v. Holleben. — Leipzig. Verlag von Otto Spamer.

v. Hollebens „Flottenbuch“ hat seine zehnte Auflage erlebt; irren wir nicht, noch eine mehr als Werners „Buch von der deutschen Flotte“. Das ist ein schönes und ehrenvolles Zeugnis für den Verfasser wie für den Verleger, und wir stehen nicht an, beiden dazu von Herzen Glück zu wünschen. Freilich ist gerade bei einem „Flottenbuch“ eine so häufige Neuauflage auch nicht ganz ohne Bedenken; die Marine von heute schaut anders aus als die Marine vor 20 Jahren, und wenn auch uns Ältere jenes alte Gesicht trotz seiner Runzeln lieb und vertraut anblickt, so muß doch der Jüngere, der Knabe, dem ein solches Buch die erste Kunde von dem Leben draußen bringen soll, in manchen Beziehungen eine falsche Vorstellung gewinnen, und es ist unausbleiblich, daß diese bei näherer Bekanntschaft mit dem Gegenstande eine gewisse Enttäuschung nach sich zieht. Freilich, bis die moderne Marine einen neuen Holleben oder Werner gefunden hat — bis jetzt kennen wir nichts dergleichen — haben die älteren Bücher, wenn auch die Silber die Barttracht der sechziger Jahre oder eine Fregatte mit Leesegehn zeigen, noch ihre Berechtigung, und wir zweifeln nicht, daß auch diese Neuauflage ihre eifrigen Leser finden wird.

Einundvierzig Jahre in Indien. Vom Subalternoffizier bis zum Oberbefehlshaber. Von Feldmarschall Lord Roberts of Candahar. Autorisierte Übersetzung von Dr. Ritter v. Worosini. — Zwei Bände. — Berlin 1904. — Preis geheftet 12,— Mark, gebunden 15,— Mark.

Die Geschichte eines Soldatenlebens. Von Feldmarschall Viscount Wolseley. Autorisierte Übersetzung. — Zwei Bände. — Preis geheftet 12,— Mark, gebunden 15,— Mark.

(Verlag der Hofbuchhandlung von Karl Siegismund in Berlin.)

Beide Werke wird man zweckmäßig zusammen betrachten. Ihre Durchsicht ruft unwillkürlich den Gedanken wach, wie glücklich das englische Volk dadurch beraten ist, daß es sich eigentlich unausgesetzt genötigt sieht, in irgend einem Winkel seines weiten Kolonialgebietes gegen einen dort ausgebrochenen Aufstand die Schärfe seiner Waffen zu erproben und dadurch in seinen Offizieren und Soldaten die Kriegsgewöhnung lebendig zu erhalten. Sicherlich ist es für Englands politisches Schwerkgewicht nicht ohne Bedeutung, daß seinen leitenden Persönlichkeiten kein erschlaffenes Capua vergönnt ist, sondern daß sie fast samt und sonders durch die raueste Praxis kolonialer Tätigkeit zu gehen genötigt sind. Fast könnte man uns selbst aus dieser Erwägung zu den Opfern, die der Hereroaufstand uns auferlegt, beglückwünschen.

Was in den beiden Büchern zu suchen ist, besagt ihr Titel; es zeugt von beneidenswerter Frische ihrer Verfasser, daß sie in hohem Alter Lust und Neigung verspürten, die Erfahrungen ihres reichen Lebens zwei so starken Bänden anzuvertrauen. Beide Werke werden insbesondere auch dem Seeoffizier eine hochwillkommene, interessante Lektüre bieten; aus der er zugleich über die englische Geschichte der letzten fünfzig Jahre eingehende Belehrung schöpfen kann. Lord Wolseley socht zuerst in Burma, nahm dann am Primkrieg teil, um nach dessen Beendigung ein Kommando in China anzutreten, von dem er unterwegs zur Teilnahme an der Niederwerfung des bengalischen Aufstandes abberufen wurde. Die folgenden Jahre finden ihn im chinesischen Krieg, daran schließt

sich ein Besuch Japans, dann ein Kommando nach Kanada und die Stationierung auf einem Indianerfort; weiterhin begleiten wir den Bielerproben in den Aschantikrieg, den er nach hartem Ringen zu glücklichem Ende führte, und endlich in die Heimat, wo er nach so langen Kriegsfahrten die wohlverdiente Ruhe fand. Ein mahnendes Wort zugunsten einer Reorganisation der englischen Armee, deren tüchtige Eigenschaften er gleichwohl anerkennt, beschließt das Buch.

Lord Roberts ging 1852 als Kadett nach Indien mit der Aussicht, frühestens nach zehn Jahren einen Urlaub in die Heimat zu bekommen; diese Beschränkung allein bezeugt, wie streng und ernst der Engländer seine nationalen Pflichten auffaßt, und wie auf diese Weise Dilettanten- und Strebertum seiner kolonialen Entwicklung ferngehalten wird. Daß Lord Roberts den größten Teil seines Lebens in Indien zubrachte, besagt der Titel seines Buches, welches auf diese Weise zugleich eine Biographie und eine Geschichte Indiens bietet. Das Buch schließt mit dem Abschied von Indien im Jahre 1893, der für den Verfasser noch keineswegs einen Abschied von seinen Pflichten gegen das Vaterland bedeutete.]:

Über Schwerlast-Drehkrane im Werft- und Hafenverkehr. Von Dr. ing. Eugen Schürmann aus Düsseldorf. — München und Berlin 1904. Druck und Verlag von R. Oldenbourg. — Preis 6,— Mark.

Ein zeitgemäßes Werk. Mit der Steigerung der Anforderungen an den Schiffsbau, besonders was Größe der Schiffe betrifft, muß auch eine zeitgemäße Ausbildung der Hebelmittel für schwere Gegenstände zum Ein- oder Ausheben in das Schiff oder beim Bau Hand in Hand gehen.

Das Werk ist ein gutes Hilfsbuch für den Konstrukteur von Schwerlast-Kranen und unentbehrlich für Schiffswerften, größere Dampfergesellschaften und Fabrikanlagen.

Zu dem von uns seiner Zeit und Band für Band eingehend gewürdigten „**Jubiläums-Brockhaus**“ ist als 17. Band ein Supplement erschienen, mit dem das große Werk für diesmal zum Abschluß gelangt ist. Wir nennen, um auch diesem Bande einige Begleitworte mitzugeben, u. a. den Artikel Motormagen mit drei Tafeln, der den gegenwärtigen Stand dieser so hochwichtigen Frage und u. a. auch die militärische Verwendung des Motors zur Anschauung bringt. Die Darstellung wagt sich sogar an so schwierige Themata wie den „**Massenausgleich bei Schiffsmaschinen**“, sie bringt über „**Materialprüfungsmaschinen**“ eine eingehende Abhandlung und zeigt auf einer sehr instruktiven Tafel die „**verschiedenen Formen von Wohn- und Dienstgebäuden in den Tropen**“. Dem Burenkriege sind fast acht Spalten und vier Kartenskizzen gewidmet, und selbst der russisch-japanische Krieg ist bis einschließlich des Huller Zwischenfalles in den Supplementband einbezogen. Wenn wir unter der Literatur dieses Krieges auch unsere eigenen „**Weiheste**“ gern angeführt gesehen hätten, wird man uns dies, wie wir hoffen, nicht als Autoreneitelkeit auslegen.

Unser Vaterland Japan. Ein Quellenbuch, geschrieben von Japanern. — Verlag von E. A. Seemann. Leipzig 1904. — Preis 6 Mark.

Die Japaner sind in einer unser Gefühl fast fremdartig anmutenden Weise bestrebt, das Europäertum über die tatsächlichen Verhältnisse ihres Heimatlandes und seine wirtschaftlichen Kräfte aufzuklären; werden doch dort selbst staatliche Berichte von Jahrbüchern für fremde Leser in deren Heimatsprache in der Staatsdruckerei vervielfältigt. Als ein Ergebnis dieses Strebens liegt vor uns das obengenannte Quellenbuch, in welchem die berufensten Fachleute über alle das Land der aufgehenden Sonne berührenden inneren und äußeren Beziehungen auf Grund ihrer Fachkenntnisse und ihres Sonderberufes berichtet haben. Hier werden die Organisation des Staates und dessen politische Parteien, hier werden Heer und Flotte, auswärtige Politik, Unterrichtswesen und Religion, Finanzpolitik und Bankwesen, Industrie und Handel, das Rechtssystem, das Zeitungswesen, die

Verkehrseinrichtungen, kurz, alles behandelt, was irgend in bezug auf Japan und seine Bevölkerung wissenswert ist. Naturgemäß ist ein solches Buch keine Unterhaltungslektüre, man wird sogar den Inhalt in einigen Teilen als fast zu sachlich und deshalb trocken und mühsam lesbar bezeichnen müssen. Auffällig war uns die an verschiedenen Stellen vertretene Ansicht, daß dem Chinesentum die innere Kraft für eine Reorganisation und damit für eine deren Land und seiner Bevölkerungsziffer entsprechende Rolle im Völkerverleben abgehe. Japan betrachtet China als seinen natürlichen Absatzmarkt, auf den ihm ein entsprechender Einfluß ohne weiteres zukomme. — Ob und nach welcher Richtung die gegenwärtigen Ereignisse in Ostasien das „Quellenbuch“ korrigieren werden, muß die Zukunft lehren; jedenfalls bleibt es — wenn man auch hier und da die ein wenig verstimmmende Absicht merkt — eine hochbedeutsame literarische Erscheinung, an der der deutsche Staats- und Geschäftsmann nicht wird vorübergehen dürfen.

Les flottes de combat en 1904. Par le commandant de Balincourt. — Berger-Levrault & Cie., éditeurs, Paris. — 6 Francs.

Der Kommandant de Balincourt liefert für die französische Lesewelt, was die Engländer in Jones' „All the world's fighting ships“ und wir in Weyers' „Taschenbuch der Kriegsflootten“ haben. Die jetzt vorliegende Ausgabe ist die vierte. Von Weyer unterscheidet Balincourt sich dadurch, daß er nur schematische Abbildungen der Schiffe, keine Photographien bringt. Dafür scheidet er der Darstellung der einzelnen Flotten, und zwar mit Allemagne beginnend, einen kurzen, für uns recht ehrenvollen Gesamtüberblick voraus und fügt jeder Schiffsklasse eine kurze Charakteristik bezüglich ihrer Zweckbestimmung, ihrer Eigenschaften und ihres Gefechtswertes bei, die wiederum angesichts unseres zum Teil noch veralteten Materiales für uns nicht überall erfreulich ausfällt. In bezug auf die Detailangaben läßt sich nicht überall eine volle Übereinstimmung mit Weyer herstellen, doch scheinen sie im großen und ganzen zuverlässig und jedenfalls für ein größeres Publikum ausreichend. Der Verfasser hat die neue Auflage an Bord eines Auslandsstationärs fertig machen müssen; er beobachtet darin das auch von Weyer angewendete Verfahren, die Opfer des russisch-japanischen Krieges für diesmal noch mit aufzunehmen, teils weil dies zur Information nötig schien und teils weil angesichts der unvollkommenen Nachrichten das eine oder andere dieser Opfer „wieder auferstehen könnte“. Die von Weyer seinem Buch beigegebenen vergleichenden Überblicke und sonstigen Anhänge fehlen dem französischen Buche, welches, indem es auf jedem Blatte nur ein Schiffsbild bringt, trotzdem wesentlich umfangreicher ausgefallen ist.

Das dem Verlage von E. S. Mittler & Sohn angehörige Buch „Eine deutsche Frau im Innern Deutsch-Ostafrikas“ — Preis 3,50 Mark, gebunden 4,50 Mark — hat eine neue Auflage erhalten. Wir widmeten diesem Buche bei seinem ersten Erscheinen — vergleiche „Marine-Rundschau“, 1903, S. 892 — eine herzlich zustimmende Besprechung und unterlassen nicht, indem wir darauf Bezug nehmen, das lebenswürdige Buch erneut der Aufmerksamkeit unseres Leserkreises anzupfehlen.

Von dem G. Franz'schen Verlag, München und Leipzig, geht uns ein „Immerwährender Jahreskalender“ in 7 Tafeln sowie ein „Immerwährender Wandkalender“, auf welchem durch einen sinnreich erdachten, einfachen Schiebemechanismus Wochentage und Monatsdaten für jedes beliebige Jahr zusammen eingestellt werden können, nebst dazu gehörigem Schlüssel für die Jahre 1 bis 2000 n. Chr. zu. Für jeden, der für rückliegende oder künftige Jahre den Wochentag eines bestimmten Datums zu ermitteln sucht, wird der „Immerwährende Kalender“ unentbehrlich sein.

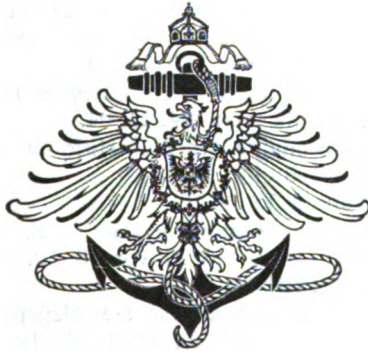


Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amtes vorhanden.)

- * Amor, de: Les submersibles et les sousmarins leur utilisation dans les guerres modernes. — Paris 1905. A. Challamel. — 1,20 Mark.
- Ustrup, G.: Unter den Nachbarn des Nordpols. Aus dem Norwegischen von M. Langfeldt. — Leipzig 1905. F. Haessel. — 4,00 Mark.
- * Breufings Steuermannskunst. Siebente Auflage. — Leipzig 1904. M. Feinsius. — 12,00 Mark.
- v. Bülow, H.: Das russisch-japanische Meer — Kriegsmarine und die der in Ostasien interessierten Staaten. — Wien 1904. L. W. Seidel & Sohn. — 2,40 Mark.
- * Couteaud, P., et Girard, H.: L'hygiène dans la marine de guerre moderne. — Paris 1905. A. Challamel. — 6,00 Mark.
- Damaschke, A.: Geschichte der Nationalökonomie. — Jena 1905. G. Fischer — 2,50 Mark.
- * Deutsch-Neutischer Almanach 1905. — Berlin 1905. Boll & Bidardt. — 2,50 Mark.
- * Ferber, Dr., R.: Die Hamburgischen Lotsenordnungen. — Cuxhaven 1904. G. Kaufmann-Plat & Sohn. — 1,00 Mark.
- Fraser, E.: Famous fighters of the fleet. — London 1904. Macmillan & Co. — 6,00 Mark.
- Graf, D.: Theorie, Berechnung und Konstruktion der Turbinen und deren Regulatoren. Zweite Auflage. — München 1904. A. Lachner. — 7,00 Mark.
- Höder, G.: Rußland und Japan im Kampfe um die Macht in Ostasien. — Leipzig 1904. C. Siminna. — 6,50 Mark.
- * Juhannaud, P.: Les cables sousmarins, leur protection en temps de paix et en temps de guerre. — Paris 1904. L. Larose & Forcel. — 6,40 Mark.
- Kundt, Dr., W.: Die Zukunft unseres Überseehandels. — Berlin 1904. F. Siemenroth. — 3,00 Mark.
- Leiß, C.: Die Neuerungen der Dampfmaschinen. Zweite Auflage. — Berlin 1905. F. Springer. — 20,00 Mark.
- Leue, A.: Die Besiedlungsfähigkeit Deutsch-Ostafrikas. — Leipzig 1904. W. Weicher. — 1,00 Mark.
- * List, F.: Das nationale System der politischen Ökonomie. — Jena 1904. G. Fischer. — 5,40 Mark.
- * Möring, Dr., G.: Cuxhaven als Fischereihafen und Fischmarkt. — Hamburg 1904. F. Seippel. — 0,50 Mark.
- Neufeld, Dr., A.: Die führenden National-Exportämter. — Berlin 1905. F. Siemenroth. — 5,00 Mark.
- Owen, H.: Aids to stability. — Glasgow 1904. J. Brown & Son. — 3 sh. 6 d.
- * Plüddemann, M.: Illustrierter Deutscher Flotten-Kalender für 1905. Fünfter Jahrgang. — Minden i. W. W. Köhler. — 1,00 Mark.
- Püttmann, Prof. Dr., und Meier: Der Offizier als englischer Dolmetscher. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 4,00 Mark.

- Raven: Der Offizier als Dolmetscher. Erster Teil: Russisch. — Berlin 1905. H. Eisen-
schmidt. — 4,50 Mark.
- Rehbock, Th.: Deutschlands Pflichten in Deutsch-Südwestafrika. — Berlin 1904.
D. Reimer. — 0,80 Mark.
- * Rodd, R.: Sir Walter Raleigh. — London 1904. Macmillan & Co. — 2 sh. 6 d.
- Tanera, R.: Zur Kriegszeit auf der sibirischen Bahn und durch Rußland. Reisebriefe.
— Berlin 1905. Trowitsch & Sohn. — 3,00 Mark.
- * Tompkins, A. E.: A text-book of marine engineering. 2. edition. — Ports-
mouth 1904. J. Griffin & Co. — 15,00 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

- A voyage with Belleville boilers. (Eg. vom 18. 11. 04.)
 The economy of steam-turbines in cruisers. (Ebenda.)
 A comparison of late designs of battleships and cruisers.
 (S. A. Suppl. vom 12. 11. 04.)
 The trial trip of the armored cruiser »Colorado«. (S. A. vom 12. 11. 04.)
 Neuere Flußkanonenboote. (M. S., 1904, Nr. 12.)
 Die Vintenschiffe der »Braunschweig«- und der »N«-Klasse der deutschen Flotte.
 (P., Nr. 788.)
 Der »Schulz«-Wasserrohrkessel. (S., Jahrg. 6, Nr. 4, 5.)
 Moteurs à gaz et à pétrole. (R. M., September 1904.)
 The Italian battleship »Regina Margherita«. (Eg. vom 25. 11. 04.)
 The future of the steam-turbine. (Ebenda.)
 H. M. first-class battleship »Triumph«. (E. vom 25. 11. 04.)
 Official trials: H. M. S. »Sapphire«. (S. W. vom 16. 11. 04.)
 La grossezza delle pale d'elica. (Ri. M., November 1904.)
 Belgian turbine steamer. (S. W. vom 30. 11. 04.)
 Versuche mit Turbinenfahrzeugen. (I. R. A. F., Dezember 1904.)
 The sea-going battleship. (N. G. vom 24. 11. 04.)
 Versuche zur Ermittlung des Einflusses der Wassertiefe auf die Geschwindigkeit der Torpedoboote. (Z., 1904, Nr. 50.)
 Nos Croiseurs. (A. Ma. vom 8. 12. 04.)
 The Italian battleship »Vittorio Emanuele III.«. (E. vom 9. 12. 04.)
 A United States warship on trial. (S. A. vom 3. 12. 04.)
 Schiffs-Gasmaschinen. (P., Nr. 791.)
 Die Wirbelbildung im Widerstandsmechanismus des Wassers. (S., Jahrg. 6, Nr. 5.)
 Motor boats for war purposes. (N. L. J., 1904, Nr. 12.)
 Trials of H. M. S. »Dominion«. (Ebenda.)
 Armstrong and Day's water-tube boilers. (Eg. vom 16. 12. 04.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

- Die Maschinengewehre in Deutsch-Südwestafrika. (M. W., 1904, Nr. 146.)
 Kalorimetrische Messungen der Verbrennungswärme verschiedener rauchloser Pulverforten.
 (M. A. G., 1904, Nr. 11.)
 La petite artillerie. (A. Ma. vom 1. 12. 04.)
 Disappearing gun-carriages. (S. A. Suppl. vom 26. 11. 04.)
 Panzer und Geschößwirkung. (D. F., 1904, Nr. 12.)
 Deficiencies of our artillery. (A. N. J. vom 3. 12. 04.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

- Vörrens's Torpedo-Vibrator. (M. S., 1904, Nr. 12.)
 Le sous-marin américain »Fulton«. (A. Ma. vom 24. 11. 04.)
 The future of the submarine boat. (J. U. S. I., November 1904.)
 Deutsche Unterseeboote. (U., Jahrg. 7, Nr. 7.)
 Torpedoboat construction. (N. M. R. vom 15. 12. 04.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Ein neues Dekret über die Küstenverteidigung in Frankreich. (I. R. A. F., Dezember 1904.)
The defences of our great naval ports. (E. vom 16. 12. 04.)

Maritime und militärische Fragen.

Der russisch-japanische Krieg. (A. N. G. vom 19. 11., 26. 11., 17. 12. 04;
A. Ma. vom 17. 11., 24. 11., 1. 12., 8. 12. 04; A. B., 1904, Nr. 44 bis 49;
D. A., 1904, Nr. 46 bis 50; N. M. B. vom 26. 11., 3. 12., 10. 12. 04;
Re. M. B., September 1904; O. L., 1904, Nr. 41 bis 45; U., Jahrg. 7, Nr. 6, 7;
Q. vom 16. 11., 1. 12. 04; M. S., 1904, Nr. 12; A. C. M. N., 1904, Nr. 9;
M. W., 1904, Nr. 145, 146, 154; N. M. R. vom 24. 11. 04;
U. S. M., Dezember 1904.)

Le projet de loi sur les officiers mécaniciens. (Y., Nr. 1393 vom 19. 11. 04.)

Ausbildung der Schiffsbemannungen im Maschinendienst. (M. S., 1904, Nr. 12.)

The French marine. (E. vom 25. 11. 04)

Collapse of the U. S. Naval Engineer. (N. M. R. vom 1. 12. 04.)

Le rôle des chauffeurs dans la marine de guerre. (A. Ma. vom 1. 12. 04.)

Our naval expenditure — how to reduce it. (U. S. M., Dezember 1904.)

La défense navale de la France. 1894—1904. (M. F., November 1904.)

Le programme de construction de M. Ch. Bos. (Y., Nr. 1396 vom 10. 12. 04.)

Die Landesverteidigungsfrage in Dänemark und Dänemarks strategische Situation.
(D. M., November 1904.)

Coaling warships at sea. (Eg. vom 16. 12. 04.)

Naval evolution. (A. N. G. vom 17. 12. 04.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Das englische Flottenprogramm. (A. B., 1904, Nr. 44.)

Die strategische Bedeutung von Ägypten und dem Roten Meere.

(N. M. B. vom 26. 11., 3. 12. 04.)

A fleet action described. (N. M. R. vom 1. 12. 04.)

Le rapport de M. Ch. Bos sur le budget de la marine. (A. Ma. vom 1. 12. 04;
Y., Nr. 1395 vom 3. 12. 04.)

The Empire and the fleet. (A. N. G. vom 3. 12. 04.)

La ligne maritime et la jeune école. (M. F., November 1904.)

Die deutsche Flotte als Drohung für England. (U., Jahrg. 7, Nr. 7.)

The distribution of our naval force. (Eg. vom 16. 12. 04.)

Le budget de la marine pour 1905 et les constructions neuves.

(Y., Nr. 1397 vom 17. 12. 04.)

Bildungswesen.

Die Erziehung der japanischen Seefabekten. (A. B., 1904, Nr. 47.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Making a great port on the Golf of Mexico. (N. G. vom 6. 10. 04.)

Cheap dry docks. (S. W. vom 23. 11. 04.)

Ein interessantes Schwimmdock. (U., Jahrg. 7, Nr. 6.)

Sanitätswesen.

Flottans sjukvårdspersonal. (T. i. S., 1904, Nr. 5.)

Que peut-il arriver aux blessés dans une guerre maritime? (A. M. N., 1904, Nr. 9.)

L'eau potable à bord. (A. M. N., 1904, Nr. 9, 10.)

Les navires-hôpitaux japonais. (A. M. N., 1904, Nr. 10.)
 Contribution à la prophylaxie de la tuberculose dans la marine. (Ebenda.)

Rechtsfragen.

Contreband and Neutrality. (A. N. G. vom 19. 11. 04.; N. M. R. vom 15. 12. 04.)
 La neutralité des cables sous-marins et l'Angleterre. (A. Ma. vom 17. 11. 04.)
 Japan's public protest. (S. W. vom 30. 11. 04.)
 Der russisch-japanische Krieg und das Seekriegsrecht. (D. F., 1904, Nr. 12.)
 Problems of allied neutrality. (A. N. G. vom 19. 12. 04.)

Koloniale Fragen.

Der Herero-Aufstand. (M. W., 1904, Nr. 144.)
 Einiges über unsere schwarzen Mitbürger in Afrika. (D. K. Z., 1904, Nr. 47.)
 Der erste deutsche Kolonialkrieg. (D. M., November 1904.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die kleine Kreuzeryacht. (D. Y., 1904, Nr. 9, 10.)
 Howard Gould's Niagara. IV. (N. G. vom 6. 10. 04.)
 The yacht of the future. (S. W. vom 16. 11. 04.)
 Über Meßformeln. (D. Y., 1904, Nr. 10.)
 Les petites classes de la Clyde le »Valmai«. (Y., Nr. 1397 vom 17. 12. 04.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Tiefgangunterschiedmesser oder Differenciometer für Schiffe. (A. S. Z., 1904, Nr. 47.)
 Siemens & Halske printing telegraph or telecryptograph.
 (S. A. Suppl. vom 16. 11. 04.)
 Die Militär-Luftschiffahrt in verschiedenen Staaten Europas. (M. A. G., 1904, Nr. 11.)
 Die Herstellung von Eisen und Stahl auf elektrischem Wege. (G. A. vom 1. 12. 04.)
 Das neue königliche Material-Prüfungsammt zu Groß-Bichterfelde. (P., Nr. 790, 791.)
 Oil fuel. (E. vom 9. 12. 04.)
 The Pollak-Virag rapid telegraph. (E. vom 16. 12. 04.)
 Gas turbines. (S. A. Suppl. vom 10. 12. 04.)

Nautische Fragen.

The new asteroid camera at the United States Naval Observatory.
 (S. A. vom 26. 11. 04.)
 Hydrographische Arbeiten im Stillen Ozean 1898 bis 1904. (M. Sb., 1904, Nr. 10.)
 Verfolgung von Kompensation der Koeffizienten B und C der halbkreisigen Deviation des Kompasses. (H., 1904, Nr. 50.)
 Bemerkenswerte Stürme. (A. H., 1904, Nr. 12.)
 Über Totwasser. (Ebenda.)
 Untersuchungen über das Verhalten von Schiffschronometern auf bewegter Unterlage.
 (Ebenda.)
 Der Taifun vom 20. August 1904 bei Quelpart. (Ebenda.)
 The Pino hydroscope. (S. A. Suppl. vom 10. 12. 04.)
 Meteorological observations at sea. (S. A. vom 10. 12. 04.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

La marine marchande italienne en 1904. (A. Ma. vom 17. 11. 04.)
 Rüstfahrt. (H., 1904, Nr. 48.)
 Seeresicherungswesen. (Ebenda.)

- Du rôle de la marine marchande dans l'état. (Y., Nr. 1395 vom 3. 12. 04.)
 Developments in means of communication by sea during the XIX. century.
 (S. A. Suppl. vom 26. 11. 04.)
 The merchant marine commission. (N. G. vom 24. 11. 04.)
 Die Handelschiffahrt und der Krieg. (A. S. Z., 1904, Nr. 49.)
 Aus der Handelsmarine. (U., Jahrg. 7, Nr. 7.)
 Wachdienst der Schiffsoffiziere und das Ordbuch. (H., 1904, Nr. 51.)
 The effects of the war on Japanese shipping. (Eg. vom 16. 12. 04.)

Handels- und Verkehrsweisen.

- Verschiebungen im Seeverkehr. (H., 1904, Nr. 48.)
 Chang-sha als Vertragshafen. (O. L., 1904, Nr. 45.)
 The trade of Tientsin. (Eg. vom 16. 12. 04.)

Fischerei, Rettungsweisen, Seemannfälle.

- Die Produktion der russischen Fischerei. (P., Nr. 790.)
 Schiffsunfälle an der deutschen Küste 1898 bis 1902. (A. H., 1904, Nr. 12;
 H., 1904, Nr. 50.)
 Selbstleuchtende Rettungsbojen. (H., 1904, Nr. 51.)

Verschiedenes.

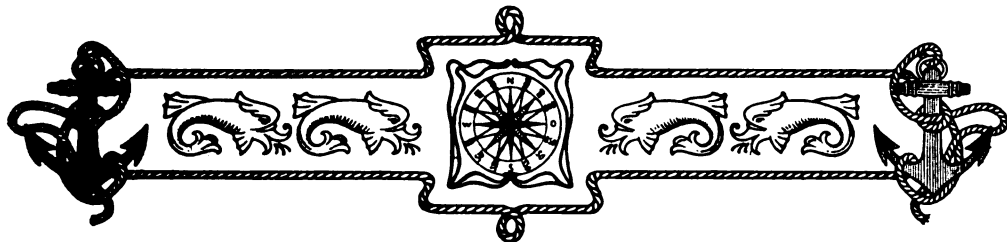
- Übersicht über die Beförderungsverhältnisse in Armee und Marine. (D. O., 1904, Nr. 49.)
 Was lehrt der russisch-japanische Krieg das deutsche Volk. (D. F., 1904, Nr. 12.)
 Deutschlands nächster Krieg. (J. A. M., Dezember 1904.)



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

- A. B.** = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffsahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer. [graphie und Statistik.
Eng. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Arme und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des
M. Sb. = Morskoi Sbornik. [Seewesens.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brasileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific American.
S. A. Suppl. = Scientific American Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-
S. W. = The Shipping World. [Hygiene.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjøväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Arme u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbefleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.



Die Grundlagen für die Wahl der Blockadeform.

(Mit 5 Abbildungen.)

Die Einführung der drahtlosen Telegraphie und die Entwicklung der Unterseeboote machten es notwendig, die seit dem Auftreten des Torpedobootes, ja, man kann sagen, des Dampfes immer noch ungeklärten Anschauungen über moderne Blockade einer erneuten Durchsicht zu unterziehen. Diesem Bedürfnis entsprang die vorjährige Preisaufgabe der R. U. S. Institution, die in den Aufsätzen der Leutnants Dewar und Stansbury R. N. eine so anregende Bearbeitung fand. Und bevor noch diese Arbeiten veröffentlicht wurden, begann die Blockade von Port Arthur, die von neuem unsere Aufmerksamkeit auf diese Art der Operationen des Seekrieges lenkt.

So ist in der Tat „moderne Blockade“ eine Tagesfrage in Seeoffizierkreisen. Wenn im folgenden ein weiterer Versuch zu ihrer Klärung unternommen wird angesichts der erwähnten vorzüglichen Ausarbeitungen und der Besprechung, welche sie in dieser Zeitschrift fanden, so geschieht dieses nicht in dem Glauben, wesentlich Neues vorbringen zu können, sondern nur in der Absicht, durch Zusammenstellung bekannter Tatsachen daran zu erinnern, daß die mannigfaltigen Formen, unter denen eine Blockade sich vollziehen kann, nicht nach freier Wahl des Blockierenden zur Anwendung gelangen, sondern auf Grund der oft zwingenden Macht der verschiedenartigsten Verhältnisse. Dieser Gesichtspunkt tritt in jenen Preisaufträgen nämlich zurück, schon weil sie die Frage — entsprechend der Aufgabestellung — nur im Sinne der britischen Seekriegführung gegen eine kontinentale Koalition beantworten. Gerade der Gedanke aber an die große Mannigfaltigkeit der von uns hinsichtlich ihres Einflusses auf die Blockadeform zu prüfenden Verhältnisse, gerade die Erkenntnis, daß nach wie vor jede dieser Formen unter Umständen Verwendung finden kann oder muß, wird meines Erachtens für weitere Fortschritte in der Untersuchung der „modernen Blockade“ wichtig sein: sie wird uns an die Grenzen gemahnen, welche gerade auf diesem Gebiete der deduktiven Methode gezogen sind, uns darauf hinweisen, nicht nur „daß“, sondern auch „wie und wo“ hier induktive Arbeit einsetzen muß, uns davor bewahren, auch die Durchführung einer Blockade schematisieren zu wollen.

In der Hoffnung, hierzu etwas beizutragen, wenden wir uns der Prüfung „der Grundlagen für die Wahl der Blockadeform“ zu.

Wesen und Voraussetzungen einer Blockade.

Die Blockade ist die Beschränkung feindlicher Seestreitkräfte auf mehr oder weniger eng begrenzte Gewässer durch eigene Flottenteile. Sie ist eine Operation zur Erhaltung der Seeherrschaft, mag diese vorher erkämpft oder ohne Kampf eingeräumt sein. Ihr Kriegsmittel ist die Androhung der Niederlage nach etwaigem Auslaufen des Blockierten, ihr Abschluß die Vernichtung des Gegners oder die mechanische Sperrung der Ausfahrt. Der Blockierende ist bereit, die Schlacht an der feindlichen Küste, fern von der eigenen Basis, zu liefern: er muß sich dem Gegner also in dem Maße überlegen fühlen, um diese beiden Nachteile in den Kauf nehmen zu können. Andererseits ist Voraussetzung für das Zustandekommen einer Blockade, daß der Blockierende sich nicht ohne weiteres dem durch die Hilfsmittel der Küstenverteidigung verstärkten Gegner gewachsen fühlt: jener würde sonst unmittelbar zur Vernichtung des Feindes im Hafen übergehen.

Die Formen der Blockade.

Das Kriegsmittel der Blockade, die Schlachtandrohung, erfordert:

1. Aufstellung eines Gros, um die blockierte Flotte nach dem Ausbrechen zu schlagen.
2. Aufstellung von Streitkräften am Eingang des Blockadegebietes, um das Ausbrechen der blockierten Flotte zu beobachten und gegebenenfalls mit ihr Fühlung zu halten: der Vorposten.
3. Sicherstellung einer Verbindung zwischen Vorposten und Gros und
4. Sicherstellung einer solchen zwischen Gros und Basis.

Die Art der Aufstellung von Gros und Vorposten in bezug auf den feindlichen Hafen sowohl wie in bezug aufeinander ist charakteristisch für eine Blockade und ergibt die „Form“ derselben.

Die Grundlagen für die Wahl der Blockadeform.

A. Die Rücksicht auf die Wirkung im allgemeinen.

Die verschiedenen Blockadeformen aber ergeben in ihrer Anwendung verschiedene Grade allgemeiner Wirkung. Indem wir uns der Untersuchung dieser Beziehung als einer der Grundlagen für die Wahl der Blockadeform zuwenden, können wir uns gleichzeitig diese Formen selbst am besten vergegenwärtigen.

Eine Blockade wird um so drückender sein, je enger das Gebiet, auf welches sie den Gegner beschränkt, d. h. je weniger Spielraum diesem in der Zeit zwischen dem Auslaufen aus seinem Hafen und dem Zusammentreffen der Gros verbleibt. Dieser Spielraum wird um so enger sein:

1. Je näher die Vorposten an den feindlichen Hafen vorgeschoben sind, desto eher nämlich werden sie ein etwaiges Auslaufen des Gegners bemerken. Die Natur der den Vorposten gestellten Aufgabe zwingt dazu, sie in oder wenigstens hinter einer Enge aufzustellen; eine solche bietet sich in dem Ausgang bezw. den Ausgängen des blockierten Hafens stets dar. Oft ist diese Enge die einzige für die Vorposten in Frage kommende, so z. B. bei Cherbourg, Wilhelmshaven, Cadix. Oft aber folgen ihr eine oder mehrere andere, so bei Kronstadt der finnische Meerbusen und

weiter, wie bei allen Ostseehäfen, die Belte, Rattegat und Skagerrak; bei Sebastopol die Dardanellen und weiter, wie bei allen Mittelmeerhäfen, Gibraltar und Suez; alles Engen, an denen eine Vorpostenstellung für Blockadezwecke anknüpfen könnte, so lange die verfügbare Stärke der Breite des Fahrwassers entspricht. Es besteht also häufig für den Blockierenden eine Wahl hinsichtlich des Ortes der Vorpostenstellung. Wir unterscheiden hiernach an Blockadeformen die Blockade einer Flotte in Häfen und solche in Meeresteilen oder — kurz gesagt — Hafens- und Defilee-Blockade, denen gegenüber wir vorläufig nur daran festhalten wollen, daß erstere, d. h. also die vielfach notwendige Aufstellung der Vorposten vor dem feindlichen Hafen, eine stärkere — weil drückendere — Form der Blockade darstellt.

2. Der Spielraum der blockierten Flotte wird ferner um so enger sein, je näher hinter den Vorposten das blockierende Gros steht: desto sicherer und schneller wird es jenen gelingen, dieses an den ausgebrochenen Feind heranzuführen, desto schärfer wird das Kriegsmittel der Blockade, die Schlachtendrohung, wirken. Wir unterscheiden hiernach an Formen der Blockade:

- a) Die Beobachtung: Gros so weit von den Vorposten entfernt, daß dauernde Verbindung zwischen beiden — wenn überhaupt vorhanden — jedenfalls nach etwaigem Ausbrechen des Blockierten abreißen kann.
- b) Die Bewachung: Gros so nahe hinter den Vorposten, daß dauernde Verbindung — ohne Kabel und Depeschfahrzeuge — zwischen beiden auch nach etwaigem Ausbrechen des Blockierten gesichert erscheint.
- c) Die Einschließung: Gros unmittelbar hinter den Vorposten, so daß es den Gegner schon beim Auslaufen aus dem Blockadegebiet oder kurz darauf zum Schlagen bringen kann.

Angeichts dieser Möglichkeiten erscheint in bezug auf die allgemeine Wirkung die Beobachtung als die schwächste, die Einschließung als die stärkste Blockadeform. Letztere stellt insofern im Verein mit der „Hafenblockade“ für den Blockierenden die an sich erstrebenswerteste Lösung dar.

B. Die Rücksicht auf die Gefahr im allgemeinen.

Mit der Annäherung an den feindlichen Hafen wachsen indessen auch die Gefahren, welche dem Blockierenden — Gros wie Vorposten — von den Kampfmitteln des Küstenkrieges: Torpedo- und Unterseebooten, Minen und Befestigungen und von navigatorischen Schwierigkeiten drohen. Wenn wir auch eine Voraussetzung für das Zustandekommen einer Blockade darin erblicken, daß der Blockierende eben diesen Gefahren trotzen zu können glaubt, so werden sie doch stets ein gewichtiges Moment gegen eine zu große Annäherung an den feindlichen Hafen bilden. Denn die Blockade ist eine Operation, die mit langen Zeiträumen rechnen muß, und daher wird das Bestreben, die anfängliche Überlegenheit auch auf die Dauer zu erhalten, sich mit Recht stets geltend machen. Je weiter gut ausgebaute Befestigungen im Verein mit wohlbewachten Minensperren die Vorposten von dem Hafenausgang zurückdrängen, ihnen die Bewachung des breiten Vorterrains statt der schmalen Ausfahrt auferlegen, je mehr auch hier Unterseeboote sie nicht zur Ruhe

kommen lassen, desto geneigter wird der Blockierende sein, die Hafensblockade — sofern möglich — mit der Defileeblockade zu vertauschen, wo die Ufer unbefestigt sind, wohin der größeren Entfernung wegen kein Unterseeboot gelangt und wo vielleicht neutrale Küstenstaaten mit Befestigung und Betonung navigatorisch jegliche Sicherheit bieten. Mehr aber noch weisen die Gefahren des Küstentrieges auf ein weiteres Zurückziehen des Gros hin. Denn sowohl das Unterseeboot wie auch das Torpedoboot ist eine weit gefährlichere Waffe gegen einen Verband als gegen das manövrierfähige einzelne Schiff. Wenn wir mit Leutnant Dewar, der übrigens diese Seite des Blockadetrieges vorzüglich und erschöpfend bespricht, den Wirkungsbereich des Unterseebootes auf 20 Seemeilen bei Tage und leidlichem Wetter ansetzen, so erhellen die Gefahren, welche das Gros bei der Blockade eines Hafens durch Einschließung läuft. Und selbst für die Blockade durch Bewachung macht der Wirkungsbereich des Torpedobootes einen gewissen Abstand des Gros von den Vorposten wenigstens für die Nacht erwünscht: es kann dauernde Sicherheit erst an der Grenze einer Nachtunternehmung der Boote erwarten, d. h. bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit der Boote von 20 Seemeilen im Winter (15 Stunden Dunkelheit) auf 150 Seemeilen, im Sommer (4 Stunden Dunkelheit) auf 40 Seemeilen Entfernung.

In derselben Richtung wirkt aber noch ein anderer Gesichtspunkt. Mit der Annäherung an den feindlichen Hafen wächst für den Blockierenden auch die Entfernung von der eigenen Basis und mit ihr die Bedeutung von Havarien: Nicht nur, daß infolge des weiteren Weges zur Heimat das beschädigte Schiff länger der Blockadeflotte entzogen wird, sondern es ist auch auf der Rückfahrt länger Zufälligkeiten ausgesetzt, die aus einer an sich unbedenklichen Havarie ernste Komplikationen entstehen lassen können; endlich aber bietet die Havarie, je näher sie dem Feinde erfolgte, diesem umsomehr Gelegenheit, die schwierige Lage auszunutzen und die Vergung des Schiffes zu erschweren.

Gewichtige Gründe sprechen also gegen die an sich wünschenswerte Wahl einer starken Blockadeform. Es entsteht für uns angesichts des Zwiespaltes zwischen der „Gefahr an sich“ und der „Wirkung an sich“ die Frage: „Wie nahe muß ich herangehen?“ und „wie weit darf ich abbleiben?“ Die Beantwortung ergibt sich zunächst aus einer Betrachtung des Stärkeverhältnisses, wie nämlich dessen Faktoren — Kampfkraft und Kohlenausdauer sowie Geschwindigkeit — die Wahl der Blockadeform beeinflussen.

C. Die Rücksicht auf das Stärkeverhältnis.

I. Für das Gros.

Die Blockade setzt, wie wir sehen, voraus, daß der Blockierende sich, also in erster Linie sein Gros, als dem Feinde überlegen ansieht. Diese Überlegenheit an Kampfkraft muß jederzeit vorhanden sein, da dem Blockierten die Wahl der Zeit für das Ausbrechen freisteht; sie muß also zunächst den bei der langen Dauer der Operation unvermeidlichen Ausfall durch Verluste und Havarien auf der Blockadestation decken. Je geringer sie von Anfang an ist, je weniger Aussicht auf Nachschub aus der Heimat besteht, desto mehr muß der Blockierende bestrebt sein, solchen

Ausfällen vorzubeugen. Er kann dieses nur durch Zurückziehen der Streitkräfte aus der Zone größerer Gefahr, durch Wahl einer schwächeren Blockadeform, und zwar wird er eine solche besser gleich anwenden als erst dann, wenn wirklich eingetretene Verluste ihn dazu zwingen und dem Gegner dann in Gestalt der erreichten Minderung des Druckes ein offenerer Erfolg zuteil wird.

Der Kräfteüberschuß der Blockadeflotte muß ferner diejenigen Ausfälle decken, welche der Bedarf an Materialergänzung entstehen läßt. Diese kann auf verschiedene Weise erfolgen: einmal aus Troßdampfern auf der Blockadestation selbst oder an einer Hilfsbasis, nach welcher die Vorräte von der Heimat aus auf Troßdampfern überführt werden, oder an der heimischen Basis selbst.

Mit der Annäherung an den Feind, also mit der Anwendung einer stärkeren Blockadeform, steigt die Entfernung von der heimischen Kraftquelle: Es wird mit ihr, je nach der gewählten Methode, entweder die Dauer der Detachierungen und folglich auch die Zahl der detachierten Schiffe steigen (bei Fall 3 und — je nach der Entfernung der Hilfsbasis — auch bei Fall 2) oder die Zahl der zur Deckung der rückwärtigen Verbindungen zu entsendenden Schiffe zunehmen (bei Fall 1 und Fall 2). Unter allen Umständen also findet mit Rücksicht auf die Materialergänzung eine dauernde Schwächung der Blockadeflotte statt, deren Umfang durch die Blockadeform bestimmt wird. Umgekehrt muß daher das Kräfteverhältnis der beiderseitigen Flotten, indem es den Detachierungen des Blockierenden eine Grenze zieht, für die Wahl der Blockadeform bedeutungsvoll sein. Wenn wir auf diese Beziehungen zwischen Blockadeform — Kampfkraft — Materialergänzung im folgenden näher eingehen, tun wir gut, uns an den Normalfall — Ergänzung an der Hauptbasis — zu halten, da die beiden anderen Möglichkeiten Ausnahmen darstellen, welche von bestimmten klimatischen bzw. geographischen Voraussetzungen abhängen und an anderer Stelle zu besprechen sind. Doch hat, was für Detachierungen zur Hauptbasis gilt, auch für solche zur Hilfsbasis Gültigkeit.

Der Umfang der fraglichen Detachierungen im Verhältnis zum Schiffsbestand der Flotte richtet sich bei gegebener Kohlenfassung der Schiffe einmal nach der Kohlenreserve, welche für die Schlußoperation — Jagd und Schlacht — aufgespart werden muß, sodann nach dem Kohlenverbrauch auf der Blockadestation und endlich nach der Zeit und der Kohlenmenge, welche die Ergänzung einschl. Hin- und Rückmarsch zur Basis erfordert: Je niedriger diese Daten sich stellen, desto länger kann das einzelne Schiff auf der Blockadestation verbleiben, desto geringeren Umfang nehmen die Detachierungen an, desto kampfkraftiger bleibt die Blockadeflotte. Wie aber sind diese drei Faktoren einzuschränken?

Die Zeit, welche die Kohlenergänzung selbst beansprucht, wird an der Hauptbasis dank den vollkommenen Einrichtungen kürzer sein als an irgend einer anderen Stelle; die Zeit und die Kohlenmenge dagegen, welche der Hin- und Rückmarsch kostet, könnte entweder durch Vorschieben der Basis, d. h. durch Errichtung einer Hilfsbasis, oder durch Zurückziehen der Blockadeflotte auf eine nähere Stellung vermindert werden. Die Bedeutung einer verhältnismäßig geringen Bewegung der Flotte für diesen Faktor erhellt aus folgendem Beispiel:

Dagegen:

Aufgabe: Dasselbe Gros blockiere von Samsö aus (120 Seemeilen weiter) der Großen Belt unter sonst gleichen Umständen.

Leutnant Dewar gibt S. 470*) folgende Berechnung:
Aufgabe: Blockade des Kattegats durch ein bei Stagen stehendes Gros von drei „Albion“ und sechs „Royal Sovereigns“.
Basis: Dover.

	„Albion“ Klasse:	„Royal Sovereign“ Klasse:	„Albion“ Klasse:	„Royal Sovereign“ Klasse:
Kohlenfassung Tonnen	1700	1400	1700	1400
Abstand von Basis Dover . . . Seemeilen	540	540	660	660
Geschwindigkeit beim Marsch dorthin, Knoten	12	12	12	12
Kohlenverbrauch pro 1 Stunde dabei, Tonnen	3,6	2,1	3,6	2,1
Dauer des Kohlens Stunden	48	48	48	48
Kohlenreserve für Schlacht und Notfall, Tonnen	148	160	148	160
Kohlenverbrauch pro Tag auf Blockade bei 20 Stunden zu 5 Seemeilen und 4 Stunden zu 12 Seemeilen Tonnen	44	46	44	46
Dann würden:				
1. die einzelnen Schiffe detachiert sein zur Basis Tage	5 ³ / ₄	5 ³ / ₄	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂
2. auf Blockadestation sein Tage	27	23	25	22
3. durchschnittlich auf Blockade zur Stelle sein	$\frac{27 \cdot 3}{27 + 6} + \frac{23 \cdot 6}{23 + 6} = 7,21 \text{ Schiffe.**)}$		$\frac{25 \cdot 3}{25 + 7} + \frac{22 \cdot 6}{27 + 7} = 6,90 \text{ Schiffe}$	
4. durchschnittlich detachiert sein	1,79 Schiffe.		2,10 Schiffe.	

Die Vorwärtsbewegung um nur 120 Seemeilen würde also dem blockierenden Gros hier an jedem dritten Tage ein Schiff kosten, und mit Rücksicht darauf, daß der Mindestbestand bei der Unmöglichkeit, Bruchteile eines Schiffes zu detachieren, häufig unter den Durchschnitt sinken wird, könnte diese Flotte von neun Schiffen eine Ostflotte von sieben Schiffen wohl noch von Stagen aus, aber nicht mehr von Samsö aus blockieren, ganz abgesehen von der durch die eventl. Annäherung an den Feind erhöhten Gefahr von Verlusten. Jedenfalls zeigt das Beispiel, wie eine losere Blockadeform der Kampfkraft zugute kommt und wie im Hinblick auf diese die Anwendung solcher einer loseren Form geboten erscheinen kann.

Eine zweite Möglichkeit, die Detachierungen einzuschränken, besteht in der Herabsetzung des Kohlenverbrauchs auf der Blockadestation selbst. Nun wird in der Regel die Annäherung an den Feind zu einem erhöhten Kohlenverbrauch führen, einmal, weil das Gros, wenigstens in den Nächten, kaum wird ankern können und sich so die Durchschnittsfahrt erhöht, dann aber besonders, weil die Bereitschaft zur schnellen Aufnahme hoher Geschwindigkeiten gesteigert werden muß bei der vermehrten Gelegenheit zur freiwilligen oder unfreiwilligen Verwicklung in ein Gefecht.

*) „Journal of the Royal United Service Institution“, 1904.

**) „Blockadezeit“ (27 bzw. 23 Tage) verhält sich zu „Blockadezeit + Detachierungsdauer“ (27 + 6 bzw. 23 + 6) wie „durchschnittliche Schiffszahl auf Blockade“ zur „Gesamtstiffszahl“ (drei „Albions“ bzw. sechs „Royal Sovereigns“).

Allerdings wird, zumal bei geringem oder fehlendem Fahrtüberschuß, das Blockadegros die durch Wahl eines größeren Abstandes vom Feind etwa erreichte größere Sicherheit unter Umständen auch durch erhöhte Fahrbereitschaft ausgleichen müssen, es kann somit in Ausnahmefällen die Rücksicht auf den Kohlenverbrauch auch umgekehrt zu einer Annäherung des Gros führen.

Ein letztes Mittel zur Einschränkung der Detachierungen ist die Herabsetzung der Kohlenreserve für die Schlußoperation durch Verkürzung der eventl. Jagd mittels näheren Heranschließens an den Gegner. Die stärkere Blockadeform würde insofern für die Kampfkraft des Gros von Vorteil sein; es fragt sich indessen sehr, ob die so zu erreichende Ersparnis an Kohlenreserve den durch die vergrößerte Entfernung von der Basis erhöhten Zeit- und Kohlenverlust wettmachen kann. Es wird dieses nur der Fall sein, wenn schon eine geringe Annäherung eine erhebliche Verkürzung der Jagd bewirkt, wenn ferner durch diese Annäherung die Basisentfernung auch verhältnismäßig nur wenig vergrößert wird und wenn die Kohlenfassung der betreffenden Schiffe groß, ihr Kohlenverbrauch auf Blockade klein ist. So bietet z. B. eine Annäherung von 155 auf 80 Seemeilen zwecks Verkürzung der Jagd von 36 auf 24 Stunden (gerader Küstenverlauf, Geschwindigkeitsdifferenz $17 - 16 = 1$ Knoten, Nachrichtenverzug nur 1 Stunde) bei einer Basisentfernung von 470 bzw. 395 Seemeilen für die „Implacable“-Klasse (Fassung 1900 Tonnen, Verbrauch auf Blockade 85 Tonnen) noch keinerlei Vorteil, trotzdem die Kohlenreserve von 720 auf 540 Tonnen sinkt, sondern bedingt in beiden Fällen gleiche Detachierungen: es wiegt hier die Verkürzung der Jagd nur den Nachteil der größeren Basisentfernung auf. Ebenso wird es von den Verhältnissen des einzelnen Falles abhängen, ob eine durch erhöhte Fahrbereitschaft erzielte Verkürzung der Jagd geeignet ist, die Detachierungen zu vermindern.

Die Betrachtung des Stärkeverhältnisses zwischen Blockierendem und Blockiertem als einer Grundlage für die Wahl der Blockadeform darf nicht bei der Kampfkraft stehen bleiben, sondern muß auch noch den anderen Faktor, das Geschwindigkeitsverhältnis, ins Auge fassen. Dieses tritt in die Erscheinung, sobald die geographischen Verhältnisse derart sind, daß der Abstand des blockierenden Gros von der Vorpostenstellung mehr oder weniger der ausbrechenden Flotte als ein Vorsprung zugute kommt, der nur durch überlegene Dauergeschwindigkeit auf einer langen Jagd eingeholt werden kann. Je weniger Spielraum der Blockierende dem Gegner lassen will, je mehr er also die Jagd verkürzen muß und je geringer sein Geschwindigkeitsüberschuß ist, desto näher den Vorposten muß er sein Gros aufstellen, eine desto stärkere Blockadeform anwenden. Eine langsamere Blockadeflotte aber wird unter den erwähnten geographischen Verhältnissen gezwungen sein, entweder unmittelbar an den blockierten Hafen heranzuschließen — Hafensblockade durch Einschließung — oder sich an einem später vom Feind zu passierenden Defilee aufzustellen — Hafensblockade durch Beobachtung (Gros beim Defilee) oder Defileeblockade durch Einschließung.

Wir fassen die aus der Betrachtung des Stärkeverhältnisses sich ergebenden Gesichtspunkte für die Stellung des Blockadegros, wie folgt, zusammen:

1. Ein langsames Gros muß nahe heran,
2. ein schnelles Gros darf weiter abbleiben,

3. ein schwaches Gros muß weit abbleiben,
4. ein starkes Gros kann nahe heran,
5. die Blockadestellung bestimmt den Nugeffekt der Blockadeflotte, indem sie im Verein mit der Kohlenfassung den Umfang der Detachierungen bedingt durch die Faktoren: Basisentfernung, Kohlenverbrauch, Jagddauer.

II. Für die leichten Streitkräfte.

Bezüglich der Stellung der Vorposten besteht ja häufig keine Wahl; aber selbst wo die geographischen Verhältnisse die Hafensblockade bedingen, ist doch für die Blockadeform das Stärkeverhältnis der verfügbaren leichten Streitkräfte zu berücksichtigen, d. h. aber hier: ihr Verhältnis nach Kampfkraft und Zahl zu ihren Aufgaben als Vorposten, Verbindungs- und Geleitschiffe unter den verschiedenen möglichen Blockadeformen. Es fragt sich, in welcher Weise durch Anwendung einer geeigneten Blockadeform dem Mangel an leichten Streitkräften begegnet oder ihre Wirksamkeit unterstützt werden kann.

Der Erfolg der ganzen Blockade beruht darauf, daß die Vorposten ihrer Aufgabe, den Feind beim Ausbrechen zu sichten und dann mit ihm Fühlung zu halten, gerecht werden. Die hierzu erforderliche Zahl hängt lediglich von der Breite der Stellung ab, die erforderliche Kampfkraft von derjenigen der feindlichen leichten Streitkräfte und von der Breite der Stellung: denn, da jene geschlossen gegen einen beliebigen Punkt der Linie ausgespielt werden können, muß ein solcher Stoß jederzeit und an jeder Stelle aufgefangen werden. An Kampfkraft muß also je nach der Breite der Stellung unter Umständen ein Mehrfaches der feindlichen leichten Streitkräfte vorhanden sein, so daß der Gegner Linienchiffe vorschieben, also sein Gros schwächen muß, um die Vorposten zu vertreiben. Einem Mangel hinsichtlich der Zahl der Vorposten kann begegnet werden:

- a) Durch Einnehmen einer schmälern Stellung. Dieses kann geschehen:
 1. entweder durch weiteres Vorrücken in den sich verengenden Hafenausgang: Das Erringen und mehr noch das Behaupten einer solchen Position erfordert viel Kampfkraft und wird — sofern es überhaupt möglich ist — große Verluste kosten,
 2. oder durch Zurückgehen auf ein weiteres, geeignetes Defilee zur Defileeblockade.
- b) Durch Ersparnis von Schiffen:
 1. durch Vertauschung der Hafensblockade mit der Defileeblockade; hierdurch werden:
 - α) die Detachierungen auch der leichten Streitkräfte zur Materialergänzung eingeschränkt insofern der Annäherung an die Basis;
 - β) diejenigen Schiffe frei, welche bei der Hafensblockade die Sicherung des Gros gegen durchgebrochene Torpedoboote und gegen Unternehmungen von benachbarten Torpedobooststationen besorgten; bei der Defileeblockade ist das Gros diesen Angriffen mehr entrückt, und ferner sichern

die Vorposten es hier nicht nur gegen den Haupthafen, sondern gegen alle innerhalb des Defilees gelegenen Plätze.

2. Durch Vertauschen der Bewachungsblockade mit derjenigen durch Einschließung oder durch Beobachtung. Hierdurch werden Verbindungsschiffe frei, deren die Bewachungsblockade weit mehr benötigt als die beiden letztgenannten Formen.
3. Durch Verzicht auf den Materialnachschub durch Troß bezw. auf dessen Sicherheit. Hierdurch werden Geleitschiffe frei. Die Materialergänzung muß dann aber wieder an der Hauptbasis erfolgen, was wieder erhöhte Detachierung von Gros und Vorposten zu derselben bedingt. Eine Ersparnis dürfte daher auf diese Weise nur selten zu erzielen sein.

Mit einer Ausnahme (siehe unter b2) wird also die Anwendung einer loseren Blockadeform das Mittel sein, die Zahl der Vorposten auf die erforderliche Höhe zu bringen.

Die Benutzung einer jeden der aufgeführten Aushilfen wird aber auch der Kampfkraft der Vorposten zugute kommen, und so steigt diese auch hier im allgemeinen mit der loseren Form der Blockade. Wo aber die Verhältnisse die Defileeblockade ausschließen, da kann mangelnde Kampfkraft der Vorposten bei Kräfteüberschuß das Gros dazu zwingen, letzteres zur Einschließungsblockade übergehen zu lassen, damit es jenen den Rückhalt gewähren kann, den sie in sich nicht fanden. Man würde so dem Mangel an kampfstärkigen Kreuzern durch eventl. Einsatz von Linienschiffen steuern: ein teurer Weg, aber immerhin ein Weg!

D. Die Rücksicht auf die geographischen Verhältnisse.

Wir sehen: Die Rücksicht auf das Stärkeverhältnis wird oft in dem Blockierenden den Wunsch nach Anwendung einer bestimmten Blockadeform wachrufen. Ob dieser Wunsch erfüllt werden kann, entscheiden aber geographische, ob er erfüllt werden darf, strategische Verhältnisse. Wir wenden uns zunächst ersteren zu und fragen: Inwiefern erleichtert und inwiefern erschwert oder verhindert die geographische Lage die Anwendung der verschiedenen Blockadeformen?

I. Defilee- oder Hafensblockade?

Bergegenwärtigen wir uns zunächst diejenigen Momente, welche die Geeignetheit einer Stellung für Vorposten bestimmen:

1. Sie darf nicht zu breit sein, um nicht zuviel Schiffe zur Besetzung zu erfordern;
2. sie muß breit genug sein, um den Schiffen bei etwaigen Angriffen Platz zum Manövrieren zu gewähren;
3. sie muß außerhalb der Schlagweite der Befestigungen liegen. Vorausgesetzt, daß die Anlage dieser die vorhandene Küsten- und Fahrwassergestaltung ausnützt, werden die Flügel der Stellung tags mindestens 5 Seemeilen, nachts 2 bis 3 Seemeilen von den Werken abbleiben müssen. Selbst wo Werke in der Mitte des Hafenausganges fehlen, wird daher im allgemeinen die äußerste Spitze der Vorposten nur bis dahin vorgeschoben werden können, wo der

Hafenausgang die Breite von 10 (tags) bzw. 5 Seemeilen (nachts) erreicht;

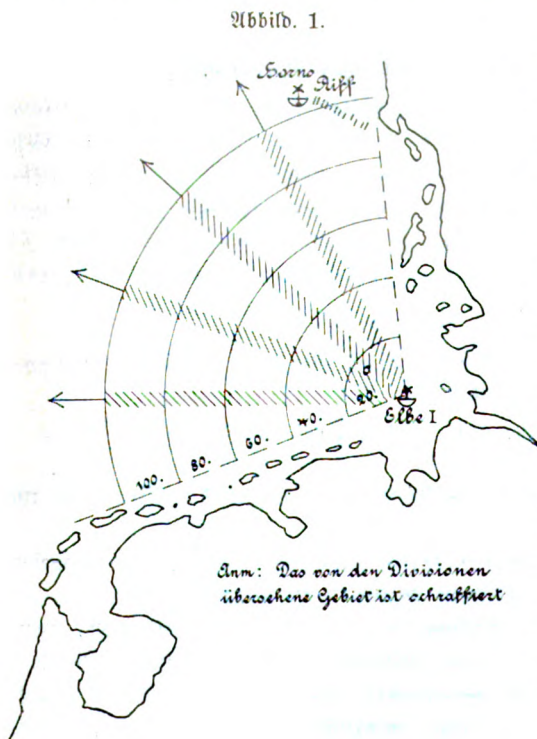
4. der Hafenausgang muß hinter der Stellung möglichst allmählich, trichterförmig in die See übergehen, damit ein vorübergehendes Zurückdrängen der Vorposten dem Feinde nicht gleich den Weg nach der See freigibt;
5. die Navigierung in der Stellung und außerhalb derselben, wo sich die Vorpostengefichte vorwiegend abspielen, muß möglichst leicht sein: geringer Strom, gute Landmarken zum Positionhalten sind erwünscht;
6. von der Stellung aus muß der feindliche Hafen möglichst einzusehen sein, um nach etwaigem Zurückdrängen den Verbleib oder das Ausbrechen des Gegners feststellen zu können.

Je weniger die Verhältnisse vor dem feindlichen Hafen diesen Ansprüchen genügen, desto geneigter wird der Blockierende sein, die Vorpostenstellung vor dem Hafen mit derjenigen an einem Defilee zu vertauschen, das günstigere Bedingungen aufweist, sofern ein solches rückwärtiges Defilee vorhanden ist.

II. Einschließung oder Bewachung oder Beobachtung?

1. Bedeutung des Küstenwinkels für das Gefahrmoment.

Auch für den Abstand des Gros von den Vorposten, also für die Frage, ob Einschließung, Bewachung oder Beobachtung zu wählen, sind die geographischen Verhältnisse, in erster Linie bei der Hafensblockade, wichtig. Da ist zunächst der Verlauf

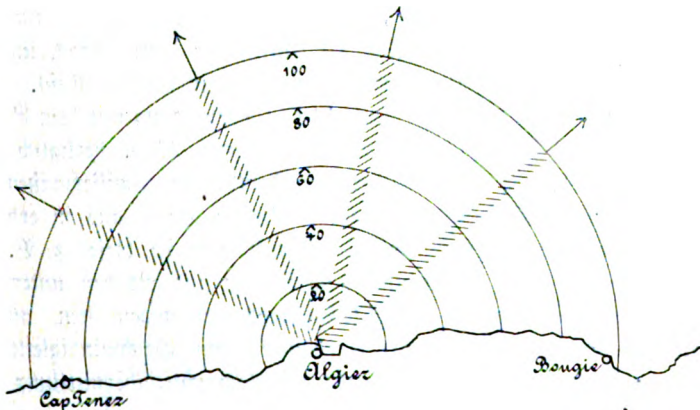


der Küsten in der weiteren Umgebung des Hafenausganges insofern von Bedeutung, als er für die Beurteilung der Gefährdung des Gros durch Torpedobootsangriffe einen Maßstab bietet. Denn für eine gegebene Zahl von Torpedobooten wächst die Schwierigkeit, das Blockadegros zu finden, mit dessen Abstand und mit dem Winkel, unter dem die Küsten des abzusuchenden Gebietes vom Ausgang des Hafens aus verlaufen. Das Gros findet gleiche Sicherheit bei großem Abstand und kleinem Küstenwinkel wie bei kleinem Abstand und großem Winkel. So würden z. B. vier vom Feuerschiff „Elbe I“ aus strahlenförmig suchende geschlossene Divisionen bei einer Sichtweite von 2,5 Seemeilen und bei den verschiedenen Abständen des Gros, wie nebenstehend, Wahrscheinlichkeit haben, das Gros zu finden (Abbild. 1).

Abstand des Gros von „Elbe I“: Feuerschiff Seemeilen	Küsten- winkel Grad	Länge des zugehörigen Kreisbogens	Hiervon übersehen die vier Divisionen	
		$2r\pi \cdot \frac{100}{360} = r \cdot 1,8$ Seemeilen	$4 \times 2 \times 2,5$ Seemeilen	Prozent
20	103	36	20	$\frac{20}{36} = 56$
40	103	72	20	$\frac{20}{72} = 28$
60	103	108	20	$\frac{20}{108} = 19$
80	103	144	20	$\frac{20}{144} = 14$
100	103	180	20	$\frac{20}{180} = 11$

Betrüge der Winkel dagegen 16 Strich (z. B. bei Algier) statt wie hier 9 Strich, so würden die entsprechenden Prozentzahlen sein: 32, 16, 11, 8 und 6; das Gros würde also hier bei einem Abstand von 60 Seemeilen schon dieselbe Sicherheit finden wie dort bei 100 Seemeilen (Abbild. 2). Ein enger Küstenwinkel hört erst da

Abbild. 2.



Anm.: Das von den Divisionen
überschene Gebiet ist schraffiert.

auf, eine Gefahr für das Gros zu bilden, wo er so eng wird, daß das Seegebiet den Charakter eines zu sperrenden Defilees annimmt. Wo andererseits das betreffende Gebiet durch späteres Zusammenschließen der Küsten den Charakter eines verhältnismäßig engen Beckens erhält, an dem gar der Feind verschiedene Ausfallspforten und Schlupfwinkel für Torpedoboote besitzt, da wird der Aufenthalt des Gros überhaupt ein Wagnis: ein Vorschieben des Blockadegros in das westliche Mittelmeer im Kriege gegen Frankreich erscheint bedenklich, ein solches in die Ostsee, ins Tyrhenische Meer, in die Adria im Krieg gegen die betreffenden Küstenstaaten gefährlich trotz der Erfolglosigkeit der russischen Torpedoboote im Golf von Petschili (Abbild. 3). So beeinflussen geographische Verhältnisse die Sicherheit des Gros und damit die Blockadeform.

Abbild. 3.



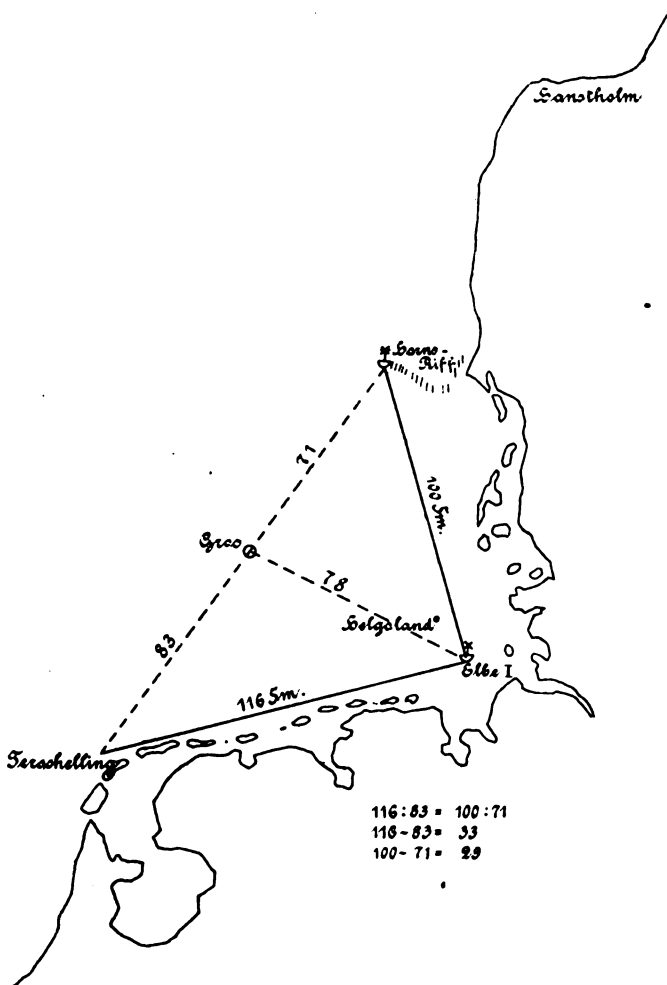
2. Bedeutung des Küstenwinkels für den Verlauf der Jagd.

Der Küstenwinkel ist indessen noch in anderer Hinsicht bedeutungsvoll für die Entschlüsse des Blockierenden hinsichtlich der Aufstellung seines Gros, indem er nämlich den Verlauf der Jagd nach dem Ausbrechen des Feindes beeinflusst. Es sind dieses diejenigen Verhältnisse, die wir schon Seite 149 in Verbindung mit dem Geschwindigkeitsüberschuß berührten. Der Blockierende hat die freie Wahl bezüglich des Abstandes seines Gros nur da, wo der ausbrechende Feind ihm gewissermaßen in die Arme laufen muß. Sofern die Küste nicht vom blockierten Hafen aus in erheblichem Maße und auf einer größeren Strecke konvex verläuft, wie sie dieses z. B. von der Elbmündung aus auf etwa 100 Seemeilen nach Westen und Norden unter einem Winkel von etwa 9 Strich tut, wird das Blockadegros gezwungen sein, an die Ausfahrt heranzuschließen, und zwar umsomehr, je geringer sein Geschwindigkeitsüberschuß und seine Fahrbereitschaft und je zeitraubender die Nachrichtenübermittlung von den Vorposten zu ihm hin ist. Das Maß der notwendigen Annäherung wächst mit dem Küstenwinkel. Schon ein gestreckter Winkel schließt für eine schnellere Flotte die Hafensperre durch Beobachtung, für eine gleich schnelle Flotte sogar diejenige durch Bewachung aus, und vollends erlaubt ein konvexer Winkel, wie ihn z. B. Brest aufweist, die Hafensperre nur bei Anwendung der Einschließung: Hier muß selbst die schnellere Flotte, soll die Jagd nicht endlos sein, sehr nahe heranschließen. Folgendes Beispiel möge diese Verhältnisse illustrieren: Es sei die Blockadeflotte um 1 Knoten (17 — 16) dem Gegner an Fahrt überlegen; dieser soll 24 Stunden nach dem Ausbrechen, also innerhalb 400 Seemeilen vom Hafen, gestellt werden. Dann wird:

- a) Bei gerade verlaufender Küste und bei Aufnahme der Verfolgung 1 Stunde nach dem Ausbrechen das Gros seine Stellung höchstens 80 Seemeilen vom Hafenausgang haben dürfen;
- b) bei einem Küstenwinkel von 270° und nur $\frac{1}{2}$ Stunde Verzögerung der Abstand nur 22 Seemeilen betragen dürfen.

Zusammenfassend kann man sagen, daß ein großer Küstenwinkel eine starke Blockadeform mit Rücksicht auf die Verfolgung nötig macht und mit Rücksicht auf die Gefahr erlaubt, während umgekehrt ein enger Winkel eine schwache Form der Gefährdung wegen nötig macht und der Verfolgung wegen erlaubt.

Abbild. 4.



Ganz frei in der Wahl der Stellung des Gros ist übrigens der Blockierende auch bei konkavem Küstenwinkel mit Rücksicht auf die Jagd nicht; er wird im Interesse einer geringeren Fahrbereitschaft jedenfalls weiter ab stehen wollen, muß dann aber einen solchen Abstand nehmen, daß er bei Aufnahme der Verfolgung unter keinen Umständen in eine rückwärtige Position zum Gegner geraten sein kann. Die Einschließungsblockade wird sich somit auch schon aus diesem Grunde in einer solchen Situation verbieten. Andererseits wird, zumal bei konkavem Küstenwinkel, der Ver-

größerung des Abstandes und damit eventl. der Anwendbarkeit der Beobachtungsblockade eine Grenze gesetzt, sobald der Küstenwinkel sich im weiteren Verlauf erweitert, wie er dieses z. B. in der deutschen Bucht der Nordsee bei Terselling und Horns Riff tut. Der Blockierende wird bestrebt sein, die Verfolgung an solchen Punkten zum Abschluß zu bringen, da sie jenseits derselben sich einer stern chase nähern und damit eine long chase werden würde. Die vorteilhafteste Stellung hierfür wird für das Gros auf der Verbindungslinie der betreffenden beiden Punkte sein, so daß seine Abstände von ihnen ihren Abständen vom Hafenausgange proportional sind. Die vorstehende Skizze veranschaulicht die Verhältnisse in der deutschen Nordseebucht. Die geographische Lage weist hier offenbar auf Anwendung der Bewachungsblockade hin (Abbild. 4).

III. Beziehungen zwischen Blockadeform, Materialergänzung und den geographischen Verhältnissen.

Die Wahl einer stärkeren Blockadeform ist mit Rücksicht auf die Kampfkraft oft an die Bedingung geknüpft, daß eine Methode der Materialergänzung angewandt werden kann, welche Ersparnisse in den Detachierungen gestattet. Auch damit unterliegt sie bestimmten geographischen Voraussetzungen. Denn solche sind es, die in Gestalt der klimatischen und hydrographischen Verhältnisse darüber entscheiden, ob die Blockadeflotte sich rein auf Troß basieren und auf der Blockadestation selbst Material ergänzen kann. Windstärke und -richtung, Stromverhältnisse, Seegang, das Vorhandensein einer Seeküste, von Ankergrund, die Lage der Zufuhrwege zum Wirkungsbereich feindlicher Unternehmungen und das Maß von Schutz, welches demgemäß die Zufuhr auf diesen Wegen erfordert, das alles sind solche Punkte, welche die Brauchbarkeit der betreffenden Methode bestimmen.

Vollends ist die Gewinnung einer Hilfsbasis an geographische Voraussetzungen geknüpft, was ohne weiteres klar ist, wenn man die an eine solche zu stellenden Anforderungen sich vergegenwärtigt, nämlich:

1. Die Hilfsbasis soll möglichst zwischen der Hauptbasis und Blockadestation liegen. Andernfalls sind die Zufuhrwege umsomehr gefährdet, je näher sie an feindlicher Küste vorbeiführen.
2. Die Hilfsbasis soll im Interesse geringer Detachierungen verhältnismäßig nahe am Blockadegebiet liegen, also auf etwa 100 bis 150 Seemeilen Abstand. Eine noch nähere Lage ist unerwünscht, da sie erhöhte Anforderungen an die Sicherung stellt.
3. Sie muß eine gute, hinreichend geräumige Heede besitzen.
4. Sie soll leicht zu verteidigen sein, sowohl gegen Angriffe von See aus wie gegen solche von Land aus. Mit Rücksicht auf letztere erscheint eine insulare Lage notwendig, solange nicht der Landkrieg mit Erfolg angesetzt ist.
5. Sie soll mit Rücksicht auf das feindliche Nachrichtenwesen möglichst isoliert liegen, was ebenfalls auf eine Insel hinweist.
6. Ihre Gewinnung darf nicht zuviel Kampfkraft kosten.
7. Sie muß eigener oder feindlicher Besitz oder mindestens solcher von belanglosen Neutralen sein, wenn man sich gezwungen sieht, politische Verwicklungen zu vermeiden.

Offenbar wird sich nur selten ein Platz finden, der vorstehenden geographischen Anforderungen auch nur einigermaßen entspricht. Ist ein solcher aber gewonnen, so wird dieser Umstand ein starkes Argument zugunsten einer bestimmten Blockadeform, und zwar der Beobachtung bilden: denn das auf der Hilfsbasis stehende Gros erspart alle Detachierungen, spart Kohlen und übernimmt selbst, also in wirksamster Weise, die Sicherung der Basis.

IV. Beziehungen zwischen Blockadeform und der verkehrsgeographischen Entwicklung des Blockadegebietes.

Auch die Ausstattung der Gewässer in der Nähe des Blockadegebietes mit Kabelverbindungen, mit Telegraphenstationen, die für den Blockierenden benutzbar sind, und schließlich die Schiffsverkehrsverhältnisse in denselben sind für die Blockadeform wesentlich. Je looser die Blockadeform, je länger eventuell die Jagd ist, je leichter auf ihr also die Fühlung mit dem Feind abreißen kann, desto mehr ist man auf anderweite Nachrichten von diesem angewiesen. Je niedriger also der verkehrsgeographische Zustand der fraglichen Gewässer ist, je weniger Hilfsmittel für den Nachrichtendienst er an die Hand gibt, um so ungeeigneter erscheint die Anwendung der Beobachtung gegenüber der Bewachung und Einschließung, bei denen die Verbindung von Gros und Vorposten dauernd sichergestellt ist. Wo aber die genannten Hilfsmittel sich reichlich darbieten, da verdient umgekehrt die Beobachtung in dieser Hinsicht den Vorzug: Nachrichten über das Ausbrechen des Gegners und über seine Bewegungen werden, zumal von der Zentrale in der Heimat, das Gros leicht erreichen und ihm bei seiner rückwärtigen Stellung event. noch rechtzeitig für den Gegenzug zugehen, wo es bei größerer Annäherung an den Feind diesem gegenüber vielleicht schon in das Hintertreffen geraten sein würde. Die Entfernung der nächsten Telegraphenstation von den Vorposten und der Abstand des Gros von der Endstation sind dabei wichtige Momente, von denen im allgemeinen nur das letztere der Willkür des Blockierenden unterliegt.

V. Blockadeform bei Häfen mit zwei Ausgängen.

Schließlich erfordern noch diejenigen geographischen Verhältnisse Berücksichtigung, welche bei Vorhandensein zweier Ausgänge aus dem blockierten Hafen vorliegen. Der springende Punkt ist hierbei die Entfernung der vor beiden Ausgängen notwendigen Vorpostenstellungen voneinander. Das Bestreben des Blockierenden wird dahin gehen, wenn möglich, den einen Ausgang durch mechanische oder Minensperren ungangbar zu machen. Der offensive Charakter derartiger Maßnahmen wird dazu zwingen, das Blockadegros an diese Ausfahrt heranzuziehen und sie, wenn nicht durch Einschließung, so doch durch Bewachung zu blockieren. Daß daselbe Gros dann auch dem anderen Ausgang so nahe steht, daß es ihn ebenfalls noch durch Bewachung blockieren könnte, wird nur selten der Fall sein: es wird sich hier mit der Beobachtung begnügen müssen, sofern die äußersten Defileen vor beiden Ausfahrten mehr als etwa 150 Seemeilen voneinander entfernt sind. Die schwächere Form wird aber hier auch um so eher ausreichen, je energischer die Operationen vor dem ersten Ausgang betrieben werden und je mehr durch sie auch das feindliche Gros dort festgehalten wird. Wegen welche der

größerung des Abstandes und damit eventl. der Anwendbarkeit der Beobachtungsblockade eine Grenze gesetzt, sobald der Küstenwinkel sich im weiteren Verlauf erweitert, wie er dieses z. B. in der deutschen Bucht der Nordsee bei Tershellung und Horns Riff tut. Der Blockierende wird bestrebt sein, die Verfolgung an solchen Punkten zum Abschluß zu bringen, da sie jenseits derselben sich einer stern chase nähern und damit eine long chase werden würde. Die vorteilhafteste Stellung hierfür wird für das Gros auf der Verbindungslinie der betreffenden beiden Punkte sein, so daß seine Abstände von ihnen ihren Abständen vom Hafenausgange proportional sind. Die vorstehende Skizze veranschaulicht die Verhältnisse in der deutschen Nordseebucht. Die geographische Lage weist hier offenbar auf Anwendung der Bewachungsblockade hin (Abbild. 4).

III. Beziehungen zwischen Blockadeform, Materialergänzung und den geographischen Verhältnissen.

Die Wahl einer stärkeren Blockadeform ist mit Rücksicht auf die Kampfkraft oft an die Bedingung geknüpft, daß eine Methode der Materialergänzung angewandt werden kann, welche Ersparnisse in den Detachierungen gestattet. Auch damit unterliegt sie bestimmten geographischen Voraussetzungen. Denn solche sind es, die in Gestalt der klimatischen und hydrographischen Verhältnisse darüber entscheiden, ob die Blockadeflotte sich rein auf Troß basieren und auf der Blockadestation selbst Material ergänzen kann. Windstärke und -richtung, Stromverhältnisse, Seegang, das Vorhandensein einer Seeküste, von Ankergrund, die Lage der Zufuhrwege zum Wirkungsbereich feindlicher Unternehmungen und das Maß von Schutz, welches demgemäß die Zufuhr auf diesen Wegen erfordert, das alles sind solche Punkte, welche die Brauchbarkeit der betreffenden Methode bestimmen.

Vollends ist die Gewinnung einer Hilfsbasis an geographische Voraussetzungen geknüpft, was ohne weiteres klar ist, wenn man die an eine solche zu stellenden Anforderungen sich vergegenwärtigt, nämlich:

1. Die Hilfsbasis soll möglichst zwischen der Hauptbasis und Blockadestation liegen. Andernfalls sind die Zufuhrwege umsomehr gefährdet, je näher sie an feindlicher Küste vorbeiführen.
2. Die Hilfsbasis soll im Interesse geringer Detachierungen verhältnismäßig nahe am Blockadegebiet liegen, also auf etwa 100 bis 150 Seemeilen Abstand. Eine noch nähere Lage ist unerwünscht, da sie erhöhte Anforderungen an die Sicherung stellt.
3. Sie muß eine gute, hinreichend geräumige Seebegezung besitzen.
4. Sie soll leicht zu verteidigen sein, sowohl gegen Angriffe von See aus wie gegen solche von Land aus. Mit Rücksicht auf letztere erscheint eine insulare Lage notwendig, solange nicht der Landkrieg mit Erfolg angelegt ist.
5. Sie soll mit Rücksicht auf das feindliche Nachrichtenwesen möglichst isoliert liegen, was ebenfalls auf eine Insel hinweist.
6. Ihre Gewinnung darf nicht zuviel Kampfkraft kosten.
7. Sie muß eigener oder feindlicher Besitz oder mindestens solcher von belanglosen Neutralen sein, wenn man sich gezwungen sieht, politische Verwicklungen zu vermeiden.

Offenbar wird sich nur selten ein Platz finden, der vorstehenden geographischen Anforderungen auch nur einigermaßen entspricht. Ist ein solcher aber gewonnen, so wird dieser Umstand ein starkes Argument zugunsten einer bestimmten Blockadeform, und zwar der Beobachtung bilden: denn das auf der Hilfsbasis stehende Gros erspart alle Detachierungen, spart Kohlen und übernimmt selbst, also in wirksamster Weise, die Sicherung der Basis.

IV. Beziehungen zwischen Blockadeform und der verkehrsgeographischen Entwicklung des Blockadegebietes.

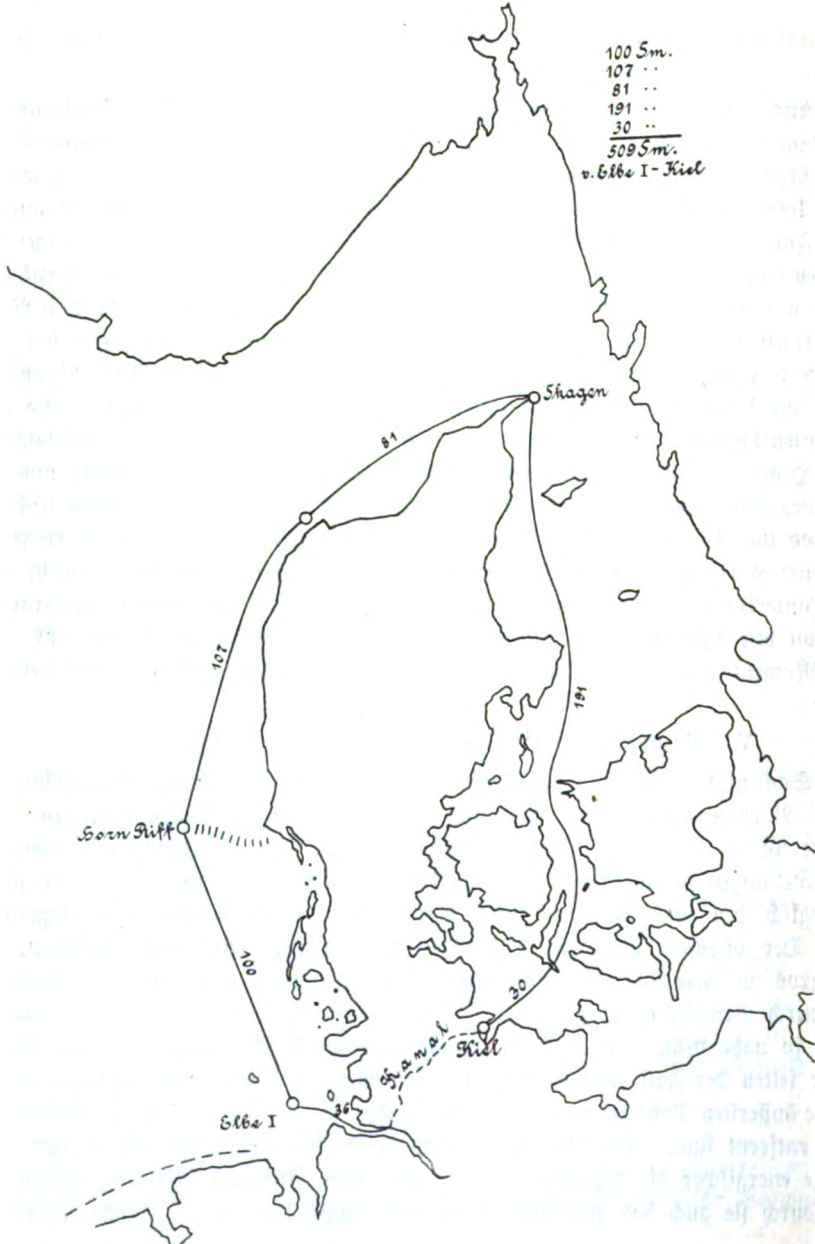
Auch die Ausstattung der Gewässer in der Nähe des Blockadegebietes mit Kabelverbindungen, mit Telegraphenstationen, die für den Blockierenden benutzbar sind, und schließlich die Schiffsverkehrsverhältnisse in denselben sind für die Blockadeform wesentlich. Je loser die Blockadeform, je länger eventuell die Jagd ist, je leichter auf ihr also die Fühlung mit dem Feind abreißen kann, desto mehr ist man auf anderweite Nachrichten von diesem angewiesen. Je niedriger also der verkehrsgeographische Zustand der fraglichen Gewässer ist, je weniger Hilfsmittel für den Nachrichtendienst er an die Hand gibt, um so ungeeigneter erscheint die Anwendung der Beobachtung gegenüber der Bewachung und Einschließung, bei denen die Verbindung von Gros und Vorposten dauernd sichergestellt ist. Wo aber die genannten Hilfsmittel sich reichlich darbieten, da verdient umgekehrt die Beobachtung in dieser Hinsicht den Vorzug: Nachrichten über das Ausbrechen des Gegners und über seine Bewegungen werden, zumal von der Zentrale in der Heimat, das Gros leicht erreichen und ihm bei seiner rückwärtigen Stellung event. noch rechtzeitig für den Gegenzug zugehen, wo es bei größerer Annäherung an den Feind diesem gegenüber vielleicht schon in das Hintertreffen geraten sein würde. Die Entfernung der nächsten Telegraphenstation von den Vorposten und der Abstand des Gros von der Endstation sind dabei wichtige Momente, von denen im allgemeinen nur das letztere der Willkür des Blockierenden unterliegt.

V. Blockadeform bei Häfen mit zwei Ausgängen.

Schließlich erfordern noch diejenigen geographischen Verhältnisse Berücksichtigung, welche bei Vorhandensein zweier Ausgänge aus dem blockierten Hafen vorliegen. Der springende Punkt ist hierbei die Entfernung der vor beiden Ausgängen notwendigen Vorpostenstellungen voneinander. Das Bestreben des Blockierenden wird dahin gehen, wenn möglich, den einen Ausgang durch mechanische oder Minensperren ungangbar zu machen. Der offensive Charakter derartiger Maßnahmen wird dazu zwingen, das Blockadegros an diese Ausfahrt heranzuziehen und sie, wenn nicht durch Einschließung, so doch durch Bewachung zu blockieren. Daß dasselbe Gros dann auch dem anderen Ausgang so nahe steht, daß es ihn ebenfalls noch durch Bewachung blockieren könnte, wird nur selten der Fall sein: es wird sich hier mit der Beobachtung begnügen müssen, sofern die äußersten Defileen vor beiden Ausfahrten mehr als etwa 150 Seemeilen voneinander entfernt sind. Die schwächere Form wird aber hier auch um so eher ausreichen, je energischer die Operationen vor dem ersten Ausgang betrieben werden und je mehr durch sie auch das feindliche Gros dort festgehalten wird. Gegen welche der

beiden Ausfahrten die stärkere Form anzuwenden ist, wird von ihrer Beschaffenheit abhängen, nämlich davon, in welchem Maße ihre Sperrung angesichts der Fahrwasser-Verhältnisse möglich erscheint. So ist z. B. die Sandy Hook-Ausfahrt von New-York leichter zu sperren als der Long Island Sound, die Elbe leichter als die Ostseeausfahrt von Kiel (Abbild. 5). Gegenüber solchen hydrographischen Gesichtspunkten wird selbst die

Abbild. 5.



Rücksicht auf die Verteidigung der betreffenden Fahrwasser zurücktreten und vollends diejenige auf die Lage zu den rückwärtigen Verbindungen der Blockadeflotte, so wünschenswert es an sich ist, den Ausgang zu sperren, welcher dieses unter den geringsten Opfern zu tun erlaubt und von dem aus die Verbindung zwischen Blockadeflotte und Basis oder gar letztere selbst am meisten bedroht ist. — Wie weit aber werden bei der Beobachtung der anderen Ausfahrt die Vorposten vorzuschieben sein, sofern sich verschiedene Stellungen für sie darbieten? Da das Blockadegros in diesem Falle nicht die für diese Beobachtungsblockade günstigste Aufstellung einnehmen kann, vielmehr in der Nähe der anderen Ausfahrt festgelegt ist, wird eventuell eine entsprechend frühere Benachrichtigung des Gros notwendig sein. Eine Vorpostenstellung am äußersten Defilee wird also oft nicht ausreichen, die Vorposten werden, wenn möglich, weiter vorgeschoben werden müssen, trotz der so vergrößerten Entfernung von Gros und Basis, und zwar tunlichst bis zu einem Punkte, an dem das Erscheinen der blockierten Flotte als Durchbruchversuch und nicht als Finte aufgefaßt werden muß. Ein Hinausgehen der Vorposten über diesen Punkt ist, sofern nicht geographische Bedingungen es erzwingen, unnötig und im Hinblick auf die erhöhte Entfernung schädlich. Gestatten aber die Verhältnisse nicht, die Vorposten hier so weit vorzuschieben, und bietet die Offensive an der anderen Ausfahrt keine Gewähr für die Bindung der feindlichen Flotte, so kann der Blockierende sich veranlaßt sehen, durch Aufstellung des Gros etwa in der Mitte zwischen beiden Vorpostenstellungen beide Ausfahrten durch Beobachtung zu blockieren.

E. Die Rücksicht auf die strategischen Verhältnisse.

Schließlich gilt es für den Blockierenden, alle die bisher besprochenen, so mannigfaltigen Rücksichten von mehr oder weniger zwingender Natur in Einklang zu bringen mit der strategischen Aufgabe, die vor ihm liegt. Diese läßt sich in die Frage auflösen: „Was will ich mit der Blockade erreichen?“ und „Woran soll sie den Feind verhindern?“

I. Die Ziele des Blockierenden und ihre Beziehungen zur Blockadeform.

Solange die Blockade selbst noch einen offensiven Charakter trägt durch Unternehmungen im Blockadengebiet, wie Sperrversuche, Aufräumarbeiten an feindlichen Sperrern, Bombardements vorgeschobener Werke, Besetzung von Posten im Vorterrain, Unternehmungen, die sowohl den Interessen der Blockade dienen als auch geeignet sind, den Feind zur Schlacht zu drängen, solange wird auch das Blockadegros zur Deckung dieser Operationen wie zur eventuellen Ausnutzung der erstrebten Gelegenheit zum Kampf nahe an die Vorposten heranschließen, eine starke Blockadeform wählen müssen. Bleiben diese Operationen aber erfolglos und ist es dem Blockierenden nicht möglich, sie allmählich bis zur Forcierung des Hafens fortzuführen, so nimmt die Blockade ihren eigentlichen defensiven Charakter, den der Verteidigung der gewonnenen Seeherrschaft, an, deren Ausnutzung nach Maßgabe des vorhandenen Kräfteüberschusses sie ermöglichen soll. Diese Ausnutzung kann erfolgen: 1. Durch Ansetzen des Landkrieges mittels Landung; 2. durch Küstenschädigung durch Bombardements und Handstreichs; 3. durch Handelschutz und -Angriff; 4. durch Handelsblockade. Alle diese Operationen sind an bestimmte, durch militär-geographische Erwägungen gegebene Punkte oder Gebiete der

Küste oder der See geknüpft, und es erwächst damit der Blockade die Aufgabe, speziell auf diesen Gebieten und in ihrer Umgebung unter allen Umständen die Seeherrschaft sicherzustellen, während deren Behauptung an anderen Stellen, für die Interessen des Blockierenden wenigstens, gleichgültig sein wird. Es ergeben sich hieraus gewisse Linien, bis zu denen der ausgebrochene Gegner unter keinen Umständen gelangen darf, und es muß eine Blockadeform gewählt werden, die es gewährleistet, daß der Gegner vor dem Erreichen dieser Linien zur Schlacht gestellt wird. Denn wir sahen: die Blockadeform ist es, die über den Spielraum entscheidet, der dem Gegner zwischen dem Auslaufen und der Schlacht verbleibt. So mag oft die Hafensblockade durch Beobachtung genügen, vielleicht selbst die Defileeblockade; oft aber wird nur die Hafensblockade durch Einschließung die gewünschte Ausnutzung der gewonnenen Seeherrschaft ermöglichen. Je mannigfaltiger diese aber ist, je mehr Angriffsobjekte sie dem ausgebrochenen Gegner darbietet und je verschiedenere Wege er zu diesen einschlagen kann, desto weniger wird eine lose Form am Plage sein.

II. Die vermutlichen Absichten des Blockierten und ihr Einfluß auf die Blockadeform.

Dieses führt uns schon zur Beantwortung der zweiten, für die Entschließungen des Blockierenden wichtigen Frage hinüber: „Woran soll die Blockade den Feind verhindern?“ Die Absichten des Blockierten lassen sich in die folgenden drei Formeln zusammenfassen:

1. Verzögerung einer Entscheidung durch Abwarten.
2. Erreichen eines bestimmten Punktes unter Vermeidung der Schlacht.
3. Erreichen der Schlacht an einem bestimmten Punkte und zu einer bestimmten Zeit.

Die erstgenannte Absicht bedarf keines näheren Eingehens: je weniger sie den Wünschen des Blockierenden entspricht, desto energischer wird er offensive Operationen im Blockadegebiet betreiben und außerhalb desselben seine Seeherrschaft ausnutzen, um Vorteil aus der passiven Haltung des Gegners zu ziehen und dessen Geduld auf immer härtere Probe zu stellen. Das Ergebnis wird, wie wir sahen, eine starke Blockadeform sein.

Der zweite Punkt ist derjenige, welchen die englische Blockadeliteratur ausschließlich ins Auge faßt, wohl zum Teil in Erinnerung an die Kriegslage der Napoleonischen Zeit, zum Teil auch, weil die für England gefährlichsten Situationen auch künftig vorwiegend ein solches Verhalten des Blockierten zeitigen werden. Die Punkte, welche der Blockierte ohne Schlacht zu erreichen suchen wird, sind einmal diejenigen, an welchen er feindliche Operationen der Ausnutzung der Seeherrschaft, wie wir sie oben besprochen, stören oder gar verhindern könnte; sodann sind es solche, an denen der Blockierte hoffen kann, dem Gegner Schaden zuzufügen, sei es durch Handelsangriff oder Küstenschädigung oder Landstrieche. Es ist dieses dasjenige Verfahren, welches die französische Fachpresse für den Kriegsfall gegen England angesichts der günstigen Lage der eigenen Häfen trotz der hiermit früher gemachten üblen Erfahrungen empfiehlt, in der Überzeugung, daß heute eine überlegene Geschwindigkeit zu erreichen ist und diese

im Verein mit guten Stützpunkten dabei Sicherheit vor der Niederlage nach einmal gelungenem Ausbrechen gewährt. Es handelt sich also hier um die sogenannten exzentrischen Bewegungen. Endlich können die vom Blockierten ohne Schlacht erstrebten Punkte solche sein, deren Erreichen für ihn zunächst nur eine Verbesserung seiner eigenen Lage bedeutet, sei es durch Gewinnung einer günstigeren Operationsbasis (so s. Bt. Port Arthur an Stelle von Wladimostok und später [August 1904] umgekehrt), sei es durch oder gleichzeitig unter Vereinigung mit anderen eigenen oder verbündeten Flottenteilen. Die möglichen Ziele des Blockierten können also sehr verschiedene sein und sehr weit auseinander liegen, die Wege zu ihnen — direkte wie Umwege — von Anfang an vielleicht erheblich divergieren, eventuell ohne später durch Defileen wieder zusammengedrängt zu werden. Wenn auch in der besonderen Kriegslage stets eine Anzahl der an sich möglichen Absichten als unwahrscheinlich wird außer Betracht gelassen werden dürfen, so bleiben doch immer verschiedene mehr oder minder wahrscheinliche Fälle übrig. Ihnen allen kann meistens nur eine starke Form der Blockade gerecht werden. Ist deren Anwendung aber untunlich, so bleibt nur übrig, unter den wahrscheinlicheren Fällen den gefährlichsten festzustellen und gegen diesen mittels einer der loseren Blockadeformen Vorkehrungen zu treffen. So gibt die Defileeblockade dem Blockierten volle Freiheit des Handelns in den innerhalb des Defilees gelegenen Gewässern und verhindert ihn nur, die Ziele ohne Kampf zu erreichen, welche außerhalb der besetzten Enge liegen. So wird auch die Hafensblockade durch Beobachtung nur unter günstigen geographischen Verhältnissen allen Eventualitäten mit Sicherheit vorbeugen, oft aber dem Blockierten gewisse unwahrscheinlichere und ungefährlichere Wege mehr oder weniger freigeben. In diesem Sinne spricht man sich heute ja in Großbritannien vielfach für Preisgabe des Mittelmeeres im Kriege gegen Frankreich-Rußland aus. Wenn aber Leutnant Stansbury in seiner Preisarbeit („Journal of the Royal United Service Institution“, 1904, Seite 604) meint, auch Nelson hätte sich Anfang 1805 besser auf Gibraltar zurückgezogen (Defileeblockade), statt Toulon durch Beobachtung zu blockieren, er sei hieran nur durch Mangel an Kreuzern verhindert gewesen, so dürfte das nicht zutreffen. Ich glaube vielmehr, daß Nelson in dem Weg nach Brest wohl den gefährlichsten, in dem nach Westindien wohl einen möglichen Weg der Toulon-Flotte sah, daß er aber in Neapel und Sizilien und der Levante ebenso wahrscheinliche Ziele dieser Flotte erblickte, Ziele, denen gegenüber die Stellung bei Gibraltar unzuweckmäßig war, während diejenige vor Toulon Aussicht zu bieten schien, allen Möglichkeiten zu begegnen.

Es bleibt für uns noch derjenige Fall zu behandeln, daß die Absicht des Blockierten dahin geht, zu schlagen, aber Art und Zeit der Schlacht seinen Wünschen entsprechend einzurichten. Eine solche Absicht setzt ein nicht zu ungünstiges Kräfteverhältnis voraus, wenn auch der Zweck der erstrebten Schlacht nicht so sehr der Sieg sein kann als eine derartige Schwächung des Gegners, daß er die Blockade wenigstens vorübergehend aufgeben muß. Der Blockierte muß versuchen, für diese Schlacht alle Chancen in seiner Hand zu vereinigen. Solche bietet zunächst die Wahl eines geeigneten Zeitpunktes, d. h. eines solchen, an dem der Gegner durch Detachierungen, durch eine Havarie oder durch ungedeckte Verluste zeitweilig geschwächt ist. Das Erkennen eines solchen Zeitpunktes setzt gute „Nachrichten vom Feind“ voraus; der Blockierende wird in solchem Fall sich bemühen müssen, unter Aufgabe der stärksten Form der Blockade

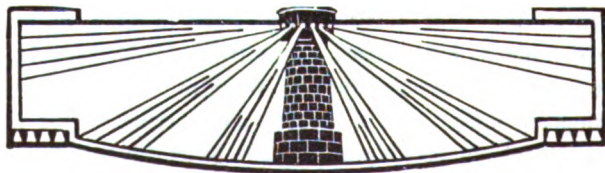
sein Gros der feindlichen Einsicht und Erkundung zu entziehen, damit etwaige Schwankungen in Stärke und Gefechtsbereitschaft unbemerkt bleiben. Andere Chancen bietet die Wahl des Ortes. Im Bereich feindlicher Küstenbefestigungen wird der Blockierende kaum eine Schlacht annehmen. Wenn also der Blockierte auf diesen Vorteil nicht rechnen kann, so wird er umsomehr versuchen, dort zu schlagen, wo:

1. Die Nähe des eigenen Hafens und die Entfernung des feindlichen es ihm leicht, dem Gegner schwer macht, havarierte Schiffe in Sicherheit zu bringen;
2. wo seine überlegene Ortskenntnis in navigatorisch schwierigen Gewässern für die Schlacht wie für Rückzug und Verfolgung Vorteile bietet; wo endlich
3. die Gewässer eine Ausnutzung der Torpedowaffe erlauben, in der der Blockierte der näheren Basis wegen eine Überlegenheit besitzen wird.

Auch diesen Bestrebungen des Blockierten gegenüber wird eine losere Blockadeform geeignet sein, da sie größere Gewähr dafür bietet, nicht wider Willen zu einer Schlacht gezwungen zu werden. Der Verzicht auf den Kampf in bestimmten Gewässern aber würde dem Blockierten die Seeherrschaft in diesen einräumen. Die strategische Bedeutung des fraglichen Gebietes wird also letzten Endes darüber entscheiden, ob der Blockierende der Entscheidung an dieser Stelle ausweichen kann und ob er seine Blockade hierauf einrichten muß.

Wir stehen am Schlusse unserer Untersuchung. Sie hat uns, hoffe ich, vergegenwärtigt, daß weder das Moment der „Gefahr an sich“ starke Blockadeformen, noch dasjenige der „Wirkung an sich“ schwache Formen zu verwerfen erlaubt, daß vielmehr die Rücksicht auf Kampfkraft, auf strategische und geographische Verhältnisse im bunten Spiel der mannigfaltigsten, oft sich kreuzenden Erwägungen auch heute noch starke wie schwache Formen anwendbar erscheinen läßt, daß ferner jeder einzelne Fall entweder eine andere Blockadeform oder die Wahl derselben Form aus anderen Gründen, mit anderen Zwecken erfordert, daß endlich, wo schon die Blockadeform — also der Aufstellungsort von Gros und Vorposten — sich so der Schematisierung entzieht, erst recht die Durchführung der Blockade sich nicht schematisieren läßt, ihr vielmehr nur durch theoretische und praktische Untersuchung des einzelnen Falles näher getreten werden kann.

... W.



Über Schießübungen der Vereinigten Staaten-Flotte.

Seit dem spanisch-amerikanischen Kriege wird bekanntlich der Schießausbildung in der amerikanischen Marine erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet, und man ist in Erinnerung an die Erfolge, welche die Flotte um die Wende des vorigen Jahrhunderts gegenüber dem englischen Gegner vornehmlich ihren besseren Schießleistungen verdankte, unausgesetzt bemüht, die Leistungen der „neuen Flotte“ zu steigern. Man ist einsichtsvoll genug, die Leistungen der Schiffsartillerie in den Gefechten von Cavite und Santiago nicht mehr, wie das anfangs in reichem Maße geschah, zu überschätzen und diese Erfolge nicht mehr der überlegenen Schießkunst allein, sondern auch dem überlegenen Material der amerikanischen Artillerie zuzuschreiben, und einzelne Stimmen aus Fachkreisen gehen sogar so weit, die damalige Schießausbildung recht gering einzuschätzen und zu behaupten, daß diese auch jetzt noch lange nicht der Leistungsfähigkeit des neuen vorzüglichen Materials entspräche. Auch hier sind die unausgesetzten Ermahnungen des Präsidenten Roosevelt auf fruchtbaren Boden gefallen, und wenn man auch aus den enthusiastischen Mitteilungen der Presse über die jährlichen Schießübungen ein klares Bild von den Einzelheiten nicht gewinnen kann, so steht doch außer Zweifel, daß die Schießausbildung der Flotte einen erheblichen Fortschritt zu verzeichnen hat. Wie bekannt, hat man sich, um die Ausbildung einheitlicher zu gestalten, entschlossen, die Leitung der Schießübungen in den heimischen Gewässern einem besonderen Offizier als „Inspector of target-practice“ zu übertragen, welcher auch die neuen Schießvorschriften ausgearbeitet hat. Dieser, der Lieutenant-Commander Sims, hat jetzt im Septemberheft der „Proceedings of the U. S. Naval-Institute“ unter der Überschrift „Training ranges and long-range firing“ einen lesenswerten Aufsatz veröffentlicht, welcher die Schießvorschriften verteidigt und sich besonders gegen diejenigen wendet, welche Schießübungen auf große Entfernungen fordern und die jetzige Abhaltung der „record-practice“ auf 1600 Yards (1460 m) „fool-shooting“ nennen. In dem gleichen Heft veröffentlicht der Lieutenant Turpin einen Artikel über „fire-control“, welcher dasselbe Problem berührt und im Zusammenhange mit dem vorigen besprochen werden mag. Beide Arbeiten gewähren uns einen wertvollen Einblick in die in der amerikanischen Marine herrschenden Anschauungen, und es kann daher, da der hier zur Verfügung stehende Raum nur einzelne Punkte herauszuheben gestattet, unseren Seeoffizieren das Studium dieser Aufsätze nur angelegentlich empfohlen werden.

Aus der Arbeit des Mr. Sims erfahren wir zunächst, daß die „record-target-practice“ nur bei schönem Wetter abgehalten wird, daß die Fahrt des Schiffes vorgeschrieben, der Kurs durch eine Bojenreihe markiert ist und die Schießentfernungen zwischen 1400 und 1600 Yards liegen (1280 bzw. 1460 m). Die Scheibe stellt ein Rechteck dar von 17 Fuß (5,2 m) Höhe und 21 Fuß (6,4 m) Breite, auf dessen Mitte ein Quadrat von 51 Zoll (129,5 cm) Seite angebracht ist. Diese Abmessungen sind so gewählt, daß unter den günstigsten Umständen jeder gut gezielte und abgekommene Schuß (beides auf die Mitte des Quadrats bezogen), wenn er genau auf 1600 Yards

abgegeben wird, in das Quadrat fallen müßte, während unter Berücksichtigung weniger günstiger Umstände und kleiner Irrtümer in der Entfernung sowie der Streuung die Scheibe alle gut gezielten Schüsse aufnimmt, immer vorausgesetzt, daß der Schütze innerhalb des Quadrats abkommt. Diese Rechnung gilt für alle Geschütze von 3 Zoll-(7,6 cm) Kaliber aufwärts.

Gegenüber den Kritikern, welche die Ausbildung auf größere Entfernung fordern und die record-practice ein „cut-and dried shooting“ (künstlich abgeartetes Schießen) nennen, macht der Verfasser nun geltend, daß einmal der Ausdruck „record-target-practice“ ein unglücklich gewählter sei und eigentlich „firing-test“ (Schießprobe) lauten müßte, weil sie die Geschicklichkeit der Schützen und Geschützmannschaften erweisen solle, und daß ferner der Zweck dieser Übung die Prüfung der Schützen sei (der gun-pointers), welche in der Schiffsartillerie nicht zugleich real marksmen sein und dazu erzogen werden könnten, „die Entfernung richtig zu schätzen, die Geschosseinschläge zu beobachten und danach die Korrekturen für Wind und Fahrt des Schiffes sowie des Gegners zu bestimmen.“ Letzteres zu erreichen, sei nach Einführung der modernen Geschütze und der dadurch immerhin gesteigerten Gefechtsentfernungen nicht mehr möglich. Schon die Entfernungsschätzung allein erfordere eine besondere Ausbildung und bleibe immer noch so unsicher, daß man damit den einzelnen Schützen (the man behind the gun) nicht belasten könne. Als Beweis dafür führt Verfasser Versuche an, welche mit 30 Beobachtern vorgenommen wurden, von welchen 20 auf einem Linienschiffe und 10 auf einem Torpedoboote aufgestellt waren. Auf eine Entfernung von 1193 Yards, als die Schiffe breitseits querab voneinander standen, schätzten noch 19 von den Linienschiffs- und 4 von den Torpedobootebeobachtern auf 300 bis 400 Yards genau: die größten Differenzen betrug aber schon 1200 Yards. Auf dieselbe Entfernung, als die Schiffe Bug auf Bug lagen, schätzten noch 8 bzw. 3 Beobachter innerhalb 400 Yards richtig, die größte Differenz war aber bereits auf 2400 Yards gestiegen, woraus sich die Wirkung der verschiedenen Lage der Schiffe zueinander ergibt. Auf eine Entfernung von 2000 bis 2100 Yards schätzten noch 5 bzw. 2 Beobachter auf etwa 300 Yards genau; es waren aber schon nicht immer dieselben, welche vorher am besten geschätzt hatten, und über 2100 Yards konnte schon nicht mehr als 1 Beobachter von jedem Schiffe innerhalb der angegebenen Grenzen richtig schätzen. Diese Erfahrungen allein beweisen nach Ansicht des Verfassers, daß die von anderer Seite — gewiß bona fide — aufgestellte Behauptung, „es gäbe Schützen, welche auf 6000 Yards die Entfernung auf wenige Yards genau schätzen und fast mit jedem Schusse treffen könnten“, haltlos sei. Von dem Schützen an der Kanone dürfe daher nur verlangt werden, daß er mit den ihm gegebenen Elementen (Auffaß, Seitenverschiebung usw.) genau zielen und abkommen könne: seien diese Elemente richtig angegeben, so werde er dann auch treffen. Je größer aber die Entfernung sei, auf welche geschossen würde, desto größer und zahlreicher wären dann auch die Fehler und Irrtümer in den Elementen, welche dem Schützen gegeben würden, und man könne dann auch von diesem nicht verlangen, daß er treffe. Dem Schützen müsse daher der hierfür erreichbare Grad von Sicherheit gegeben werden, und dieser liege zunächst darin, daß er überzeugt sein dürfe, sein Schuß müsse, wenn gut gezielt und richtig abgekommen, in die Scheibe fallen. Nun ließen sich wohl

größere Entfernungen wählen, wenn man die Scheibe dementsprechend vergrößere. Die gewählte Scheibe besitze aber für ein sicheres Pantieren derselben schon das Maximum der zulässigen Abmessungen, wobei auch noch in Betracht käme, daß bei größeren Entfernungen die Beobachtung und der Verkehr zwischen Beobachter und schießendem Schiff sowie mit der Scheibe schwieriger und zeitraubender würde. Wenn man nun bedenke, daß die Streuung mit der Entfernung zunähme und daß der beste Schütze unter den günstigsten Umständen (auch noch vom verankerten Schiffe) bei den gewählten Scheibendimensionen auf 1600 Yards noch 100 Prozent Treffer erzielen könne, auf 3200 Yards aber nur noch 40 Prozent und auf 6000 Yards gar nur 16 Prozent, wobei noch seitliche Irrtümer gar nicht mitgerechnet wären, so müsse man bei der einmal gegebenen Scheibe 1600 Yards als die richtige Entfernung ansehen. Diese Entfernung nennt Mr. Sims daher die „training-range“. Wenn die Schützen soweit ausgebildet wären, daß sie auf diese Entfernung und unter den für die Übung sonst vorgeschriebenen günstigen Umständen hohe Trefferprozente erzielten, dann erst seien sie geeignet für eine Weiterbildung im Schießen auf größere Entfernungen. Sie würden dann auch auf solche Entfernungen die besten Resultate erzielen, wenn man in Betracht ziehe:

1. die unvermeidlichen Fehler auch des besten Schützen unter dem Einflusse der herrschenden Witterung;
2. die unvermeidlichen Fehler des Geschützes selbst (ungenauer Aufsatz, verschiedene Leistung des Pulvers usw.);
3. die Genauigkeit, mit welcher von dem Offizier die Entfernung ermittelt und Aufsatz bzw. Seitenverschiebung gegeben wird.

Mehr könne kein Schütze leisten, wenn er nach einem anderen System ausgebildet würde, bei welchem auf Genauigkeit und Zuverlässigkeit des Schützen selbst nicht das Hauptgewicht gelegt würde.

Wenn es daher auch selbstverständlich als letztes Ziel aller Schießausbildung angesehen werden müsse, daß die Flotte, wenn sie dem Feinde auf See begegne, ihn — ganz gleich, auf welche Entfernung und unter welchen Wetterverhältnissen — öfter in der Minute treffe, als er dazu umgekehrt imstande sei, so müsse doch jedes System, welches nicht von vornherein und in erster Linie auf die Erreichung dieses Resultats gerichtet sei, als falsch, als gefährlich, irreführend und als eine Munitionsverschwendung bezeichnet werden. Man müsse daher zuerst seine Schützen dazu erziehen, genau zu richten: dann folge die „Erziehung des Schiffes“ selbst, um die Erfolge der erreichten Geschicklichkeit des Schützen voll ausnützen zu können. Auf große Entfernungen würde aber die beste Erziehung des „Schiffes“ ohne die vollkommenste Ausbildung der Schützen ebenso nutzlos sein, wie umgekehrt.

Man wird aus diesem kurzen Auszuge erkennen — der Verfasser belegt seine Ausführungen mit sehr detaillierten Angaben —, daß der Zweck der Arbeit vorwiegend der ist, das eingeführte System und die „record-practice“ bzw. die „training-range“ zu rechtfertigen und daß er die Frage der Ausbildung auf größere Entfernungen bzw. der Weiterbildung des Schützen bis zum endlichen Gefechtszwecke vollkommen offen läßt.

Hierauf geht in gewissem Umfange der Lieutenant Turpin in seinem Aufsatze über Feuerleitung näher ein. Er definiert diesen Begriff, wie folgt: „Es sei die

Leitung des Artilleriefeuers eines Schiffes durch den oder die dafür direkt verantwortlichen Offiziere zu dem Zwecke, die Artillerie als ein Ganzes möglichst vorteilhaft zu verwenden, d. h. den Feind so oft und so gut als möglich zu treffen.“ Die Wichtigkeit der Feuerleitung könne daher nicht überschätzt werden. Wirksam ausgebildet, gäbe sie dem Kommandanten und durch ihn dem Flottenchef die Möglichkeit in die Hand, die Artillerie bis zur höchsten Leistungsfähigkeit zu verwenden. Der Verfasser nimmt dabei an, daß die Schützen gut ausgebildet sind und daher, wenn sie den richtigen Auftrag erhalten, auch treffen werden. Als Elemente der Feuerleitung nimmt er an:

1. ein gutes System der Verständigung mit den einzelnen Feuerstellen;
2. eine gute Beobachtung;
3. ein leistungsfähiges System der Entfernungsbestimmung;
4. eine verständnisvolle Verteilung der Aufgaben auf die einzelnen Offiziere des Schiffes.

Auch hier können nur die wesentlichsten Punkte der vielfach recht interessanten Ausführungen hervorgehoben werden.

Mit Bezug auf die Befehlsübermittlung (durch Ordonnanzen, Horn- und Schallsignale, Sprachrohre und Telephone, elektrische und mechanische Kommandogeräte) ist er der Ansicht, daß Ordonnanzen, Horn- und Glockensignale sowie Sprachrohre usw. neben den bekannten Nachteilen doch so wichtig sind, daß sie nirgendwo fehlen dürften, wenn auch der Gebrauch der Schallsignale ein sehr beschränkter und im Gefechtslärm unzuverlässiger sei, daß aber der Hauptwert bei den automatischen und hiervon wieder bei den elektrischen Apparaten liege, deren größtmögliche Ausbildung und möglichst sichere Aufstellung er für das Wichtigste hält. Wenn auch die Apparate wohl verhältnismäßig schnell zerstört werden würden, so läge ihr Hauptwert doch in dem Gebrauche im Einleitungsgefecht, in welchem schon bis zu einem gewissen Grade eine Feuerüberlegenheit über den Gegner erreicht werden müsse. Ihr Aufstellungsort müsse, wenn möglich, im Kommandoturm sein, und wenn aus räumlichen Gründen ein anderer Ort gewählt werden müsse, so müsse die Verbindung mit dem Kommandoturm ebenso wie mit dem Beobachterstande gesichert sein. (Verfasser legt, wie sich später zeigen wird, die Hauptfeuerleitung in die Hand des Kommandanten.)

Für den oder die Beobachter fordert der Verfasser möglichst hohe Aufstellung. Eine gute Beobachtung sei ferner nur durch große Übung des Personals zu erreichen. Hierfür verlangt er daher neben der steten Verwendung desselben Personals bei allen kalibermäßigen Schießübungen besondere und ausgiebige Schießübungen mit „Subkalibermunition“. Indem er die Schwierigkeiten einer richtigen Beobachtung, besonders bei dem Feuer mehrerer Geschütze zu gleicher Zeit, erörtert und erklärt, daß schließlich nur mit Sicherheit angegeben werden könne, ob der Schuß kurz oder weit gewesen sei, mit unsicherer Angabe über die Seitenlage der Schüsse, bespricht er die Frage, ob von der Beobachtungsstelle nur die Lage der Schüsse zu melden oder die Entfernungen angegeben werden sollen. Er hält das erstere für richtig, da sonst mit der Zerstörung der Beobachtungsstelle auch zugleich die Entfernungsbestimmung fortfiel. Danach scheint im allgemeinen diese von der Beobachtungsstelle (Mars) aus zu erfolgen.

Bei Besprechung der Entfernungsbestimmung fragt sich Verfasser, auf welche Entfernungen es hauptsächlich ankomme. Die untere Grenze sei durch die Torpedo-

Schußweite gegeben, also ungefähr 1500 Yards, da es „einfach Tollheit sein würde, das Schiff dem Feinde so nahe zu bringen, daß jeder Vorteil des Artilleriefeuere durch einen gut gerichteten Torpedo vernichtet werden könne.“ Für die Bestimmung der oberen Grenze gebe der bestrichene Raum hinter dem Ziele vielleicht den besten Anhalt. Derselbe betrage bei einem 30 Fuß (9 m) hohen Ziele — wohl etwas höher als die meisten in Frage kommenden Ziele — auf 7000 Yards (6400 m) bei dem 15 cm-Geschütz 41 m, bei dem 33 cm-Geschütz 78,6 m.

Für die Entfernungsbestimmung verwendbar seien nun mechanische Mittel (Instrumente) und das Geschütz selbst. Von den Instrumenten müsse man verlangen, daß sie die Entfernung mechanisch angeben und daß sie von einem Manne gehandhabt werden könnten. Durch diese Forderung sei schon die Größe des Instruments beschränkt und dadurch wieder, wegen der kurzen Basis, seine Genauigkeit, welche daher auf größere und selbst mittlere Entfernungen sehr gering sei. Kein Fabrikant beanspruche daher für seine Instrumente einen viel größeren Grad von Genauigkeit als 10 Prozent. Danach sei also schon, nach dem bestrichenen Raum, die obere Grenze für ihre Verwendbarkeit bei 2000 bis 3000 Yards erreicht. Da außerdem die exponierte Verwendung der Instrumente ihre baldige Zerstörung im Gefecht vermuten lasse, so könne man auf sie wenig vertrauen. Die Verwendung des Geschützes als Entfernungsmesser sei sehr einfach in der Theorie, praktisch aber schwieriger. Sie bestehe in der Bildung einer Gabel (fork) oder Klammer (bracket). Die Entfernung müsse dadurch aber nicht nur zunächst bestimmt, sondern auch während des Gefechtes festgehalten werden. Das Problem zerfalle also in zwei Phasen. Vor dem Gefechte werde im allgemeinen die Entfernung bestimmt sein, auf welcher das Feuer eröffnet werden solle: es müsse also ermittelt werden, wann dieser Punkt erreicht sei. Wenn dann das Schiff ungefähr an diesem Punkte angekommen sei, sei das Feuer aus einem Geschütz mit dem Auftrag für die bestimmte Entfernung zu eröffnen. Das Feuer werde unter genauer Beobachtung der Einschläge fortgesetzt, bis Treffer gemeldet würden. Damit sei die Entfernung für die erste Gefechtsphase genau ermittelt, und es könnten nun die übrigen Geschütze, welche fortlaufend orientiert worden seien, in das Feuer eintreten, alle Geschütze müßten mit gleichem Auftrag und Seitenverschiebung feuern. Wenn nach der Beobachtung die Geschosse gleichmäßig kurz und weit einschlugen, entsprechend der Streuung, so sei die Entfernung richtig; wenn alle Geschosse zu kurz oder zu weit gingen, so müsse der Auftrag geändert werden. Daraus, daß im Gefechte nicht nur ein Geschütz für die Festhaltung der Entfernung verwendet werden könne, sondern daß dafür das Schiff als ein Ganzes nötig sei, ergebe sich schon die Notwendigkeit der Leitung von einer Centralstelle aus. Es werde jedoch der Zeitpunkt eintreten, an welchem die selbständige Entfernungsbestimmung (independent ranging) eintritt, nämlich wenn beide Seiten im Feuer sind. Alsdann müsse die Aufmerksamkeit des Beobachters sich der wichtigsten Seite zuwenden und die andere sich mit der eigenen Beobachtung begnügen. Das werde nicht so schwierig sein, weil die Entfernungen nur kurze sein würden und man die Geschosse in ihrer Bahn verfolgen könne.

Was nun die Verteilung der Offiziere anlangt, so komme zunächst der Kommandant als die für alles verantwortliche Person in Betracht. Seine Sache sei es, das Schiff in die günstigste Position zu bringen, er müsse das Ziel, den Zeitpunkt

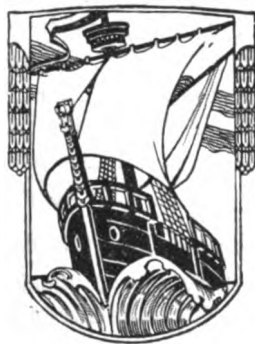
der Feuereröffnung und die Geschosart für die verschiedenen Geschützclassen bestimmen. Er müsse also, kurz gesagt, das Feuer leiten, allerdings, da er seine Aufmerksamkeit nicht ausschließlich darauf verwenden könne, durch Vermittlung seines Stabes. Dieser müsse bestehen aus dem Beobachtungsoffizier (oder =Offizieren) und dem Offizier an der Zentralfuerleitungsstelle. Diese Offiziere hätten nach den Befehlen des Kommandanten über Ziel und Vorgehen im Detail das Weitere anzuordnen. Für den Dienst an der Hauptfeuerleitungsstelle sei der Artillerieoffizier die gegebene Person. Er sei verantwortlich für die Ausführung der Befehle des Kommandanten. Er erhalte vom Beobachtungsoffizier die Unterlagen für seine Befehle an die Geschütze. Die Divisionsoffiziere seien verantwortlich für die Ausführung der erhaltenen Befehle sowie für die Bedienung ihrer Geschütze durch die Geschützmannschaften. Sie müßten aber auch imstande sein, bei Unterbrechung der Befehlsübermittlung selbständig das Feuer ihrer Geschütze zu leiten. So stelle die Artillerie eines Schiffes eine Maschine dar: der Kommandant sei der Maschinist, die übrige Besatzung bilde die arbeitenden Teile. Der Artillerieoffizier habe die Befehlsübermittlung und damit die Feuerleitung in der Hand, ein anderer Offizier beobachte die Ergebnisse, die Divisionsoffiziere leiten ihre Abteilungen, und die Geschütz- und Munitions-Transportmannschaften besorgen das Feuern der Geschütze und deren Munitionsversorgung.

Wenn diese Ausführungen auch manche Widersprüche enthalten, so sind sie doch für die Kenntnis der in der amerikanischen Marine vertretenen Ansichten von nicht geringem Interesse.

Bezüglich der Ausbildung schlägt der Verfasser Übungen mit 3,7 cm-Abkommkanonen vor, deren Geschoszeinschläge noch bis 2000 Yards (etwa 1800 m) gut beobachtet werden können, wobei die Aufsätze der schweren Geschütze auf 6000 Yards (5500 m) als äußerste brauchbare Gefechtsentfernung zu setzen wären. Hiermit wäre das Gabelschießen, zunächst vom verankerten Schiffe, später vom Schiffe in Fahrt aus zu üben, wobei die Entfernungsänderung zu berücksichtigen wäre. Für das Schießen im Zu- und Abdampfen käme noch das Intervallschießen in Betracht, bei welchem die Schußintervalle durch elektrische Glockensignale anzugeben wären, in der Weise, daß auf das erste Signal mit dem befohlenen Aufsätze zu richten und der Schuß bis zum Er tönen des zweiten Signals abgegeben werden muß. Aus einem Vergleiche zwischen diesen Vorschlägen und dem gegenwärtigen System geht hervor, daß zur Zeit die Befehlsübermittlung durch Sprachrohre, Telephon und elektrische Signalgeber erfolgt, welche letztere aber nur die Feuerordnung (battle ordre) und die Entfernungen angeben. Die Entfernungssignalgeber beginnen aber erst mit 1000 Yards (900 m), und die kleinste Einteilung gibt nur Unterschiede von 200 Yards (180 m) an. Außerdem gibt es nur einen Signalgeber für alle Signalempfänger, so daß es nicht möglich ist, die Gefechtsstellen mit verschiedenen Befehlen zu versehen. In dieser Beziehung müsse also eine Vervollkommnung angestrebt werden, um das vorgeschlagene System anwenden zu können, welches weniger eine vollständige Änderung als einen Ausbau der bisher geübten Methode darstelle. Um die vorgeschlagenen Verbesserungen aber voll ausnutzen zu können, sei es notwendig, der Ausbildung des Beobachtungspersonals mehr Sorgfalt zuzuwenden als bisher. Bis dahin habe man fast alle Mühe und Überlegung mechanischen Verbesserungen gewidmet und weniger auf die Ausbildung des Personals

gesehen, welches doch immer der entscheidende Faktor sei, wenn man annähme, daß die mechanischen Einrichtungen auf beiden Seiten auf gleicher Höhe ständen. Es sei daher anzustreben, alle Offiziere im Beobachtungsdienste auszubilden, davon aber die erfahrensten und geschicktesten für diesen Dienst im Gefechte dauernd zu verwenden. Das letzte Ziel aller Ausbildung in der Flotte sei die Vernichtung des Gegners. Dazu müsse man das Hauptgewicht auf die Entwicklung der Hauptwaffe, der Kanone, legen. Das werde erreicht, wenn man die Gefechtsseinheiten eines Schiffes vermittlels eines möglichst wirkungsvollen Feuerleitungssystems zu einem Ganzen vereinige.

Rosendahl.



Der wirtschaftliche Wert Koreas mit besonderer Berücksichtigung seiner Bedeutung für Japan.*)

Von Kapitänleutnant Bog:Ed.

I. Einleitung.

Durch den russisch-japanischen Krieg ist Korea in den Mittelpunkt des politischen Interesses getreten. Eine der größten Weltmächte Europas kämpft heute mit der Vormacht der gelben Rasse einen erbitterten Kampf um ein Stück Erde, das Karl Ritter 1834 als bisher von einem Europäer unerforscht bezeichnete, und das vom Reisenden Oppert noch im Jahre 1880 ein „verschlossenes Land“ genannt wird. Die allen ostasiatischen Völkern eigentümlich gewesene Absperrungspolitik gegen das Fremde, insbesondere gegen die weiße Rasse, war auch in Korea der Grund, daß erst im Jahre 1882, und zwar infolge eines von Japan ausgeübten Druckes, die ersten Häfen (Tschumulpo, Fusan und Gensan) dem Handelsverkehr mit dem Ausland eröffnet wurden. Erst eigentlich seit diesem Zeitpunkt hat sich die Kenntnis von Land und Leuten Koreas erweitert, und insbesondere hat dann der japanisch-chinesische Krieg (1894/1895) mit seinen Folgen die koreanische Halbinsel der politischen und wirtschaftlichen Berücksichtigung näher gebracht. Gleichwohl läßt aber auch heute noch ein Studium der Bedingungen, unter welchen die Koreaner leben, und welche für eine Bewertung des von ihnen bewohnten Landes wichtig sind, in vielen Punkten unbefriedigt, weil die Quellen nur spärlich fließen und den, der sie verfolgt, nicht immer an dasselbe Ziel führen.

II. Der Kampf um Korea.

Seit bald 2000 Jahren schon ist das „Land der Morgenstille“ der Zankapfel der beiden begabtesten und kampfkraftigsten Völker Asiens gewesen. Die Geschichte der

*) Quellen:

Hamilton: „Korea.“ 1904.
 Oppert: „Ein verschlossenes Land.“
 G. Arnons: „Korea.“
 Ehlers: „Im Osten Asiens.“
 v. Brandt: „Die Zukunft Ostasiens.“
 : „Ostasiatische Fragen.“ 1897.
 : „Drei Jahre ostasiatischer Politik.“ [1897].
 v. Richtigshofen: „China.“ 1882. [1897].
 Ritter: „Erdkunde.“ China. Band III. 1834.
 Sievers: „Asien.“ 1893.
 Scobel: „Geographisches Handbuch.“ 1899.
 : „Handels-Atlas.“
 Petermanns „Mitteilungen“.
 Gottsches „Reisebericht“. Verh. d. Ges. f. Erdkunde, Berlin 1886, Nr. 5.
 Koskoshny: „Das asiatische Rußland.“
 Rein: „Japan.“ 1886.
 Dumofard: „Le Japon politique, économique et social.“ 1903.
 Razel: „Politische Geographie.“

Razel: „Völkerkunde.“

„Gothaischer Hoffkalender.“ 1899 bis 1904.
 „Handwörterbuch der Staatswissenschaften.“
 Wagner: „Handbuch der politischen Ökonomie.“
 Roscher: „System der Volkswirtschaft.“
 Rothschilds „Taschenbuch für Kaufleute“. 1902.
 „Jahrbücher der Nationalökonomie.“ 1899 bis 1903.
 „Export 1900.“
 „Deutsches Handelsarchiv.“ 1901 bis 1903.
 Duden: „Das Zeitalter der Revolution.“
 Tageszeitungen, Wochen- und Monatschriften, besonders: „Ostasiatischer Lloyd“; „Revue des deux Mondes“, 1903; „United States Magazine“, III., 1904; „National Review“, I., 1904; „Army and Navy Gazette“, I., 1902; „Engineering“, IV. u. VII., 1903; „Scientific American“, I., 1904; „Proceedings of the United States Naval Institute“, VII., 1903.

Beziehungen zwischen China und Japan ist ein immer wiederkehrender Streit um Korea, der bald in offenem Kampf, bald in diplomatischem Intriguenspiel sich vollzog. Vor Meuchelmord selbst sind die Japaner nicht zurückgeschreckt, um das Ziel ihrer Wünsche zu erreichen! China wollte sich in Korea einen tributzahlenden und den Frieden an seinen Ostgrenzen sichernden Vasallen erhalten, Japan hat von jeher in fast instinktiv zu nennendem Drang sich die Ausdehnungsmöglichkeit nach Westen, seinem großen Rivalen China entgegen, sichern wollen. Schon im Jahre 1591 trug sich der berühmte Shogun Daiko Idejosi mit dem Gedanken einer Eroberung Chinas auf dem Wege durch Korea, mußte aber wegen des Widerstandes der Koreaner all seine Kräfte im Kampfe mit diesen verbrauchen.

Korea selbst, seine Regierung und sein Volk teilte bei fast allen bisherigen Kämpfen seiner Bewerber das Los kampffchwacher Völker: es war der unfreiwillige und schlecht behandelte Bundesgenosse des Stärkeren, desjenigen, der mehr versprechen zu können schien.

Mit dem Frieden von Shimonoseki ist China als Rivale Japans in dem Werben um Korea ausgeschieden und wird wegen seiner politischen und militärischen Ohnmacht wohl für alle Zeiten auf Ausdehnungsversuche verzichten müssen. An seine Stelle ist das mächtige und zähe Rußland getreten. Nach Süden vordringend, umklammerte es Korea und schob durch die Besetzung der Mandschurei einen Riegel vor die Tür, durch die in das Reich der Mitte einzutreten Japan nach seinem erfolgreichen Kriege gegen China mehr Neigung denn früher zu zeigen anfing. Japan, welches sich seit 1895 als Souverän Koreas fühlte, wurde damit unmittelbarer Nachbar des russischen Reiches und nicht nur militärisch, sondern auch wirtschaftlich von diesem bedroht. Die Zögerung Rußlands, die Mandschurei wieder zu verlassen, und seine Weigerung, Japan gegenüber die Integrität Chinas in jener Provinz anzuerkennen, mußte zum Kriege führen. Dies umsomehr, als Japan seinerseits die russische Forderung, die Integrität Koreas zu versichern und auf die Besetzung strategisch wichtiger Punkte auf der Halbinsel zu verzichten, als schwere Bedrohung seiner koreanischen Interessen ansah.

Bei den dem Kriege vorausgegangenen diplomatischen Verhandlungen war Rußland bereit, die bevorzugte kommerzielle und ökonomische Stellung Japans auf der Halbinsel Korea anzuerkennen. Dadurch ist der vorwiegende wirtschaftliche Wert Koreas gerade für Japan a priori schon ausgedrückt, und es wird deshalb auch eine allgemeine Betrachtung dieses Wertes fast von selbst mit einer spezielleren Besprechung seiner Beziehung zu dem Inselreich enden. Der Versuch, dem wirtschaftlichen Wert Koreas gerecht zu werden, würde mit einer Berücksichtigung der physisch-geographischen Beschaffenheit und der klimatischen Bedingungen des Landes, der Leistungsfähigkeit seiner Bewohner und der Art seiner Verwaltung zu beginnen haben, denn das Land selbst und seine Bewohner geben und schaffen in erster Linie die wirtschaftlichen Werte, und die Regierung soll ihren Untertanen dabei hilfreich zur Hand gehen. Es wird aber angängig sein, von der Aufnahme eines besonderen geographischen und klimatischen Teiles in diese Arbeit abzusehen, weil der Einfluß des Bodens und des Klimas sich gelegentlich der Besprechung der Produkte des Landes und seiner Verkehrsmittel berücksichtigen läßt. Dagegen bedarf es einer besonderen Betrachtung der Bewohner der „koreanischen Chersones“, wie Ritter sagt, und ihrer Regierung, weil die eigenartigen Verhältnisse des

viel umkämpften asiatischen Reiches von zu einschneidender Bedeutung für die bisherige wirtschaftliche Entwicklung desselben waren und von wesentlichem Einfluß für die Bewertung des zukünftigen Korea sein müssen.

III. Das koreanische Volk.

Die Bevölkerungszahl Koreas wird sehr verschieden angegeben. Während z. B. Scobels „Geographisches Handbuch“ 1899 sie mit 10,5 Millionen Einwohner angibt, schätzt sie „Brockhaus' Konversationslexikon“ 1893 auf nur 5 bis $5\frac{1}{2}$ Millionen. Da der „Ostasiatische Lloyd“ (22. Juli 1899) detailliert 5 340 901 Menschen in 1 347 037 Häusern angibt unter der Hinzufügung, daß die koreanischen Ortsvorsteher die Zahl ihrer Gemeinde lieber zu klein wie zu hoch angeben, wird man etwa $5\frac{1}{2}$ Millionen als ungefähr richtige Ziffer annehmen dürfen, womit auch die Angabe des „Gothaer Kalender“ (1901 = 5 713 244) sich annähernd deckt. In Korea würden danach nur 27 Einwohner auf dem Quadratkilometer wohnen.

Die Koreaner sind vielfach und sehr verschieden beschrieben worden. Nicht nur nach Bildung, sondern auch nach Aussehen und Charakter werden von den meisten Korea-kennern die Angehörigen des Adels (die „Jenbans“) von denen des niederen Volkes unterschieden. Die außerdem vorhandene, nicht zahlreiche Mittelklasse scheint zwischen beiden Typen, und zwar näher dem Adel, zu stehen.

Der Koreaner des Volkes ist ein phlegmatischer Mensch von stumpfem Gesichtsausdruck, ein einfältiges, interesseloses Naturkind, abergläubisch, unwissend und geduldig. Ihm fehlt die Intelligenz und der Ehrgeiz des Japaners, wie der unermüdlige Fleiß, die Anständigkeit und teilweise auch die Genügsamkeit des Chinesen. Man könnte versucht sein, ihn einen Bastard*) zu nennen zwischen jenen beiden, deren hervorragende Merkmale in ihm vernichtet scheinen. Infolge der jahrhundertlangen Ausfugung und Bedrückung durch die Beamtenerschaft ist in ihm ein slavischer Sinn, das Leben von der Hand in den Mund, groß gezogen worden, und geduldig erträgt er Erpressungen und richtet sich selbst zugrunde, nur um die oft ungesetzmäßigen Steuern zu bezahlen. Er denkt nur an das Nächste, das Notdürftigste. Die Wehrproduktion ist ihm vielfach noch heute ein fremder Begriff, weil der Besitz für ihn fast immer mit der Gefahr der Verraubung durch die Beamten verbunden ist. Der französische Bauernstand vor der ersten Revolution hat im koreanischen seine Wiederholung gefunden. Wie jenem durch die willkürliche und unerträgliche „Taille“ und zahlreiche andere Steuern der Erwerb und die Erhaltung von Besitz unmöglich gemacht war, so heute und seit Jahrhunderten dem ackerbebauenden Koreaner. Aber unähnlich seinem einstigen Leidensgenossen in Frankreich, hat er es nie vermocht, durch ein „Mouvement national“ sein Los zu verbessern; in seiner Einzelwirtschaft und bei dem Mangel an Verkehrswegen hat er keinen Gemein-sinn kennen lernen können, und so vegetiert er weiter in Lethargie, fast ohne Nationalbewußtsein, und in dem ihm vorgelegten Beamten nur einen Feind, keinen Förderer seines Wohles erblickend. Wohl hat der aufgeklärte Teil des Mittelstandes sich zu gelegentlichen Verschwörungen und Teilrevolutionen zusammengetan, deren Ziel die Abschaffung des Raub- und Erpressungssystems war, aber ohne bis heute der Herrschaft der „Jenbans“ wesentlichen Abbruch zu tun.

*) Vgl. Chamberlain: „Grundlagen.“ Band I: Völkerchaos.

IV. Die koreanische Regierung.

Die Angehörigen dieser oberen, die Beamten stellenden Klasse verbinden mit einer oberflächlichen chinesisch-klassischen Bildung und einer gewissen Intelligenz, die sich auch in ihrem Äußeren wieder spiegelt, dasselbe weite Gewissen, welches die chinesischen Beamten so unvorteilhaft auszuzeichnen pflegt. Von der Regierung schlecht bezahlt, halten sie sich an den Unterstellten schadlos und begehen Erpressungen gegen Besitztum und Verdienst derselben.

Der an der Spitze dieser nach chinesischem Muster als absolute Monarchie verwalteten Regierung stehende Herrscher hat seit dem Jahre 1897 den Kaisertitel angenommen. Wohl selten hat ein Titel in größerem Mißverhältnis wie hier zu der tatsächlichen Macht des Trägers desselben gestanden! Ein willenloses Werkzeug des jeweilig mächtigsten oder zudringlichsten Außenstaates, ist der Kaiser von Korea fast ohnmächtig gegenüber den Intriguen und der Macht der hohen und höchsten Beamten-schaft seines eigenen Landes und seiner Hauptstadt. Jeden Augenblick bereit, aus seinem Palaß in eins der nahegelegenen Gesandtschaftsbureaus zu fliehen, lebt er dahin in ewiger Furcht vor dem Dolch oder dem Gift eines koreanischen oder japanischen Mörders. Zwar wird dem jetzigen Kaiser Fleiß und der eifrige Wunsch, seinem Volke und Lande aufzuhelfen, nachgerühmt, aber trotz persönlicher*) Opfer vermag er nichts Ernstliches auszurichten, solange nicht mit der bisherigen Art der Verwaltung gebrochen wird. Die Ziffern des koreanischen Staatshaushaltes reden in dieser Beziehung eine beredte Sprache. Von den durch die Grund-, Gebäude- und Konsumtionssteuern sowie durch die Seezollabgaben erzielten Einnahmen des Jahres 1903 von insgesamt 10,77 Millionen Yen (1899: 6,47 Millionen) sind allein 1 Million Yen (1899: 650 000) für das Kaiserliche Haus und 4 123 582 Yen (1899: 1 447 350) für das Kriegswesen verausgabt worden. Das aus etwa 7000 schlecht ausgebildeten und undisziplinierten Leuten bestehende Heer ist dabei für die eventuelle Landesverteidigung eine vollständige Quantité négligeable. Die öffentlichen Arbeiten dagegen figurieren mit nur 46 300 Yen (1899: 259 000), die Justiz mit 56 702 Yen (1899: 38 920) und das Unterrichtswesen mit 164 743 Yen (1899: 141 620), während die für das Innere ausgesetzten 980 000 Yen (1899: 1 262 890) fast ausschließlich für die Bestallung der zahlreichen Präsektur- und Unterbeamten verbraucht werden.

Dies traffe Mißverhältnis zwischen den Abgaben der ausgefaugten Bevölkerung und den Gegenleistungen der Regierung wird erst ein Ende mit der Läuterung und Verringerung der Beamten-schaft nehmen. Erst wenn die Beamten aufhören, einen großen, oft den größten Teil der eingenommenen und verwalteten Gelder zu unrechtmäßiger Bereicherung in die eigenen Taschen fließen zu lassen, wird ein innerpolitisches Auswachsen des Landes möglich sein. Erst wenn die Furcht des koreanischen Volkes vor Erpressung und Raub durch die Obrigkeit aufhört, kann mit dem Vertrauen zu der Regierung das Streben nach ökonomischem Fortschritt bei den Koreanern erweckt werden. Erst dann wird der stumpfsinnige Fatalismus, die traurige Eigenschaft aller ausgefaugten und schlecht verwalteten Völkerschaften, allmählich verschwinden und ein

*) Vor einigen Jahren hat der Kaiser 1 000 000 Yen aus Privatmitteln für die Sehung der Schifffahrtsverhältnisse gespendet.

Mehr an Produktion, an Kaufkraft, an Bedürfnissen, und damit eine Steigerung der koreanischen Kultur eintreten. Wenn auch nicht so sehr eine Änderung in der Art des Betriebes, so wird eine Besserung der Beamten doch eine Erhöhung der Leistungen der Koreaner in ihrem wichtigsten Gewerbe, dem der Landwirtschaft, zur Folge haben. 70 Prozent der koreanischen Bevölkerung beschäftigt sich ausschließlich mit Ackerbau, und auch der Fischer und Handwerker sorgt selbst für die Produktion der für ihn notwendigen Mengen von Reis, Körner- und Hülsenfrüchten.

V. Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse Koreas.

Korea ist ein Land des Kleingrundbesitzes, der Parzellen- und Einfeldwirtschaft. Auf einem kleinen Stück Boden wird alles gebaut, dessen die Familie zu ihrem Unterhalt benötigt; wieder und wieder wird die Ackertrume umgekehrt mit jenem Aufwand von Zeit, der nur möglich ist in Ländern, wo die Arbeit so niedrig bewertet wird wie in China, Korea und Japan. Durch eine sorgfame, ununterbrochene Düngung wird dem Boden wieder zugeführt, was ihm durch die Ernte entzogen war, und mit einer für europäische Nasen so beleidigenden Gründlichkeit nutzt auch der koreanische Bauer, wie sein chinesischer und japanischer Berufsgenosse, die menschlichen Fäkalien zur Besserung des Ertrages seines Bodens aus. Er hat und braucht für seine Landwirtschaft kein Kapital; die Werkzeuge für die Bestellung des Ackers sind einfach und haben sich auch hier bei dem aller Landwirtschaft eigentümlichen Konservatismus trotz des Vorüberziehens von Jahrhunderten kaum verändert und vervollkommenet. Arbeitstiere sind nur wenig vorhanden, und doppelter Fleiß muß deshalb durch Hacken- und Spatenkultur den Pflug und den Zugochsen ersetzen. Noch aber ist der Koreaner lange nicht an die Grenze der überhaupt möglichen Arbeitsintensität herangekommen wie die Chinesen und Japaner, einmal weil ihm noch mehr Platz bleibt in seinem Lande wie jenen und dann weil ihn die Furcht vor Verraubung, wie oben schon ausgeführt, von einer Mehrproduktion über den eigenen Bedarf hinaus abhält.

Die fruchtbaren Gebirgstäler des südlichen Teiles, wie die Ebenen an der dem Gelben Meer zugewandten Westküste der Halbinsel, sind die Hauptarbeitsstätten des friedlich und gedankenlos sein Feld bestellenden Koreaners. Reis, Bohnen, Erbsen, Sorghum und Hirse sind die Hauptprodukte des Landbaues, neben denen Weizen, Gerste, Hafer, Roggen und Ginseng gebaut werden. Der Reis und die Baumwolle gedeihen im mittleren und südlichen Korea, während Ginseng, die Körner- und besonders die Hülsenfrüchte mehr den nördlichen Provinzen eigen sind. Reis bildet neben den Hülsenfrüchten das Hauptnahrungsmittel und gleichzeitig auch den Hauptexportartikel des Koreaners, so daß der Ausfall der Reisernte immer von einschneidender Bedeutung für das wirtschaftliche Leben der Halbinsel ist. Von dem Reiserport nach Japan, dem fast ausschließlichen Abnehmer der überschüssigen koreanischen Erzeugnisse, hängt die Kaufkraft der Bevölkerung Koreas ab; ist er groß, so steigt die Einfuhr nach Korea, wird aber nur wenig Reis geerntet, sinkt letztere regelmäßig. So trat nach der ungewöhnlich starken Reisausfuhr des Jahres 1897 (5 556 760 Dollars) eine Vermehrung der Einfuhr um 1 750 048 Dollars in dem darauffolgenden Jahre ein, während der niedrige Reiserport des Jahres 1898 im Werte von nur 2 759 046 Dollars sofort einen Rückgang der Einfuhr des Jahres 1899 um 1 590 222 Dollars zur Folge hatte.

Produziert Korea infolge Ausbleibens der Sommerregen in einzelnen Landes-
teilen nicht genug Reis für seinen eigenen Bedarf, so hilft bisweilen Japan und als
sichererer, aber dafür auch qualitäts-schlechterer Lieferant Annam aus.

In den Jahren 1899 bis 1901 wurden Reismengen von nachstehenden Werten
exportiert:

1898:	1899:	1900:	1901:	1902:
2 759 000	1 417 842	3 625 629	4 187 353	etwa 3 600 000

Dollars.

Dieser Reis geht, wie vorher bemerkt, fast ausschließlich nach Japan, wohin
nach dem Handelsbericht des deutschen Konsulates Niogo im Jahre 1901 sogar für
6 Millionen Yen von Korea ausgeführt sein sollen. Danach würde also die obige,
einem Konsulatsbericht aus Söul entnommene Zahl für den Reixport noch nicht
einmal annähernd die wirkliche Höhe darstellen. Die Differenz erklärt sich wahr-
scheinlich dadurch, daß die Angabe des Söuler Berichtes der Statistik des koreanischen
Seezollamtes entnommen ist, man aber annehmen darf, daß auch aus den Nichtvertrags-
und deshalb keiner Zollkontrolle unterworfenen Häfen Koreas eine größere Ausfuhr aller
möglichen Artikel stattfindet — ein Umstand übrigens, der auch für die Zuverlässigkeit
der späteren Zahlenangaben immer zu berücksichtigen sein wird.

Neben Reis werden Bohnen und Erbsen, die anspruchslosen Produkte kühleren
Klimas, in so großen Mengen erzeugt, daß auch von ihnen ein ziemlich beträchtlicher
Export stattfindet. Der Wert der Ausfuhr von Bohnen und Erbsen stellte sich in
den Jahren:

1898:	1899:	1900:	1901:	1902:
auf 1 124 000	1 974 000	2 368 000	1 890 000	1 860 000

Dollars.

Derselbe hält sich also scheinbar auf annähernd gleichmäßiger Höhe, da das
Jahr 1900 wegen besonders günstiger Witterungsverhältnisse als Ausnahme angesehen
werden muß. Auch die Bohnen und Erbsen werden fast ausschließlich nach Japan
exportiert, das für die Beschaffung dieser für seine Bevölkerung so wichtigen Nahrungs-
mittel außer Korea auch noch China heranziehen muß.

Seine Körnerfrüchte verbraucht Korea selbst, nur Weizen wird in geringen
Mengen, und zwar auch nach Japan, ausgeführt. Der Wert dieses Exportes beträgt
aber nach mehrjährigem Durchschnitt nur etwa 3 Prozent desjenigen der Reisausfuhr
und findet ausschließlich aus der nordwestlichen Provinz Pfienganto statt. Auch seinen
Sorghum, Tabak, Flachs und die geringen Mengen geernteter Baumwolle und Seide
braucht Korea für sich selbst. Der Sorghum, eine maisähnliche Pflanze, nur anspruchs-
voller wie dieser und gegen Kälte empfindlicher, findet eine vielfache Verwendung. Sein
Verbrauch ist größer als der des Reis, und er dient gleichmäßig zur Zuckerverbereitung
und zur Herstellung von gegorenen Getränken (Shanshin, chinesisches Branntwein).

Auf die Herstellung von Seide wird merkwürdig wenig Wert gelegt, obwohl
der Maulbeerbaum wild im koreanischen Lande wächst.

Von den landwirtschaftlichen Produkten Koreas spielt für die Ausfuhr dagegen wieder eine wesentliche Rolle der Ginseng. Es ist dies die nächst dem Tee im ganzen Orient berühmteste, und zwar eine den Goldpflanzen nahestehende, perennierende Pflanze. Ihre rübenartige Wurzel liefert den Chinesen, Koreanern und teilweise auch noch den Japanern ein angeblich gegen Fieber und Schwächezustände aller Art wirksames und wegen seines hohen Preises nur im höchsten Notfall angewandtes Heilmittel. Der koreanische Ginseng ist neben dem mandschurischen besonders geschätzt, und auf seine Kultur, die sich hier mehr in Form des Gartenbaues als der Landwirtschaft vollzieht, wird deshalb viel Sorgfalt und Arbeit verwandt. Die koreanische Regierung hat den Ginsengvertrieb zu einem für sie einträglichen Monopol gemacht und von der Ernte des Jahres 1899 42130 Kätties*) im Werte von 1 032 400 Dollars, von derjenigen des Jahres 1900 36 461 Kätties im Werte von 1 024 755 Dollars ausgeführt.

VI. Die Viehzucht Koreas.

Mit der Landwirtschaft geht die koreanische Viehzucht Hand in Hand. Schweine und vor allem Rindvieh werden gezüchtet, während das Schaf gänzlich fehlt und Esel und Pferde nur in geringer Zahl angetroffen werden. Der Dase ist das Zugvieh und Lasttier des Koreaners, seine Exkremente sind dem Ackerbauer wie die des Menschen ein wertvoller Dünger für die Bodenbestellung. Obwohl der Koreaner auch Fleischnesser ist, wird der größte Teil des gezüchteten Viehs exportiert, und zwar hauptsächlich auf dem Landwege nach der russischen Küstenprovinz. So wurden im Jahre 1901 8303 Stück Rindvieh über die koreanische Grenze bei Krasnoselo nach Wladiwostok getrieben, während die Gesamtausfuhr von Rindvieh überhaupt in dem genannten Jahr 13 011 Stück im Werte von 169 349 Dollars betrug. Die Viehzucht verspricht für Korea eine immer steigende Einnahmequelle (1902 etwa 190 000 Dollars) zu werden, und es konkurriert wegen der vorzüglichen Güte seines Rindviehs mit Glück gegen den anderen Fleischlieferanten für das östliche Sibirien, mit der Mandschurei. Wie die Viehausfuhr, befindet sich auch der Export von Rindshäuten in stetiger Zunahme und weist folgende Zahlen auf:

1898:	1899:	1900:	1901:	1902:
etwa 261 000,	etwa 476 000,	etwa 634 000,	etwa 650 415,	etwa 710 000 Dollars.

Die sämtlichen exportierten Häute und Felle Koreas gehen nach Japan und stellten 1902 zwei Drittel des Gesamtbedarfes dieses Reiches in dem genannten Artikel überhaupt dar.

VII. Die Forstwirtschaft Koreas.

Weit ungünstiger wie in seiner Landwirtschaft und seiner Viehzucht ist Korea mit seinem Holzvorrat gestellt. Die einst zahlreichen Wälder der Halbinsel sind durch rücksichtslose Abholzung sehr zusammengeschrumpft, und meist bedeckt heute niedriges Gestrüpp die Flächen, wo früher herrliche Forsten standen. Nur in der Gegend von Pjongjang und am Jalu gibt es noch ausgedehnte Wälder, in denen vornehmlich Eschen, Eichen, Ahornbäume und die koreanische Fichte sich abwechseln. Rußland hat sich hier nach siegreichem

*) 1 Kättie (catty) = $1\frac{1}{3}$ Pfund deutsch, 100 Kätties = 1 Pikul.

Wettbewerb gegen Japan auf 20 Jahre die Konzession zum Holzschlagen gesichert und reichen Gewinn daraus für die Bauten in Port Arthur und Dalny gezogen.

VIII. Der Fischreichtum Koreas.

Zu einer Konkurrenz jener beiden Nationen hatte auch der große Fischreichtum der Korea durchströmenden und es umspülenden Gewässer Veranlassung gegeben. Durch eine besondere Konzession hatte sich Rußland den Walfang an der koreanischen Ostküste gesichert, während Japan fast den gesamten übrigen Fischfang beherrschte.

Von den Koreanern selbst wird in größerem Umfange nur die Küstenfischerei in der nordöstlichen Provinz Ham-Kioeng-Do betrieben, und so hindert auch hier wieder die Indolenz seiner Bewohner Korea an der Ausnutzung eines fast unererschöpflich scheinenden und für die Erhöhung der Volkswohlfahrt so wichtigen Naturreichtums. Man schätzt die Zahl der während der Hauptfischzeit (April bis September) in den koreanischen Gewässern fischenden Japaner auf jährlich etwa 15 000 und hat ihren Verdienst während dieser Zeit auf insgesamt etwa 3 Millionen Yen berechnet. In Fusan, dem Hauptstützpunkt der japanischen Fischer, wurden im Jahre 1901 allein 1411 Fahrzeuge mit einer Besatzung von 6195 Fischern registriert. Die Ausfuhrlisten der koreanischen Seezollämter weisen alljährlich beträchtliche Mengen an Trepang, von getrockneten, gesalzenen oder zum Düngen bestimmten Fischen, Seetang und Walfischfleisch auf. Gleichwohl läßt sich aus diesen Angaben kein Bild gewinnen, wie groß der tatsächliche Gesamtwert des über den eigenen Bedarf Koreas hinausgehenden Ertrages ist, weil man annehmen darf, daß die japanischen Fischer nach beendetem Fischzuge nicht erst in einem koreanischen Hafen ein- und wieder ausklarieren, sondern mit ihrer Fracht direkt nach dem Bestimmungsort (Japan) absegeln. Es finden sich für 1898 bis 1902 nachstehende Werte in 1000 Dollars verzeichnet:

	1898:	1899:	1900:	1901:	1902:
Trepang	59	105	61	66	?
Fische	124	59	180	157	80
Seegras	87	65	99	89	90
Walfischfleisch .	—	85	19	—	—

IX. Der Bergwerksbetrieb.

Wenn über die wirtschaftlichen Werte Koreas, soweit sie in der Ertragsfähigkeit des zur Landwirtschaft geeigneten Bodens und in dem Reichtum seiner Meere an Fischen und Tangen begründet waren, sich ein wenigstens ungefähres Urteil durch Berücksichtigung der Ausfuhr des Landes gewinnen ließ, wird dieser Weg bezüglich der geologischen Verhältnisse des Landes nicht gangbar sein. Die Montanindustrie Koreas steckt noch zu sehr in den Kinderschuhen, als daß sich aus der Zusammenstellung ihrer bisherigen Erträgnisse ein genügendes und zuverlässiges Urteil über die Abbauwürdigkeit und den Wert der koreanischen Metalle und Fossilien herleiten ließe. Auch die diesbezüglichen Angaben in den wenigen zugänglich gewesenen Werken von Gelehrten und Reisenden über Korea sind meist nur dürftig und kommen über Allgemeinheiten kaum hinaus. Fast durchweg wird der Reichtum der anorganischen Naturprodukte Koreas betont.

Am weitesten geht dabei Oppert,*) den auch Sievers in seinem Werke „Asien“ gelegentlich als Quelle benutzt, indem er sagt: „Ich spreche meine feste Überzeugung aus, daß kein anderes Land des asiatischen Kontinentes Korea an Mineralreichtum gleichkommt.“ Das will viel sagen, wenn man an die Bodenschätze vieler chinesischen Provinzen und der Mandschurei denkt! Frhr. v. Richthofen, welcher Korea gerade mit letzteren Ländern so trefflich hätte vergleichen können, kennt das „verschlossene Land“ in seinem „China“ nur von Berichten, die ihm nahe dem heute viel genannten Föng-hwang-shön in Kan-li-mönn, dem Tor von Korea, wurden. Er glaubt auf Grund dieser Berichte, Korea den Nimbus des unerhörten Goldreichtums, in dem es lange gestanden, nehmen zu müssen. Als interessant und für die Berichterstattung über Korea bezeichnend mag hier erwähnt werden, daß Kupfer und Steinkohlen nach den Angaben der aus dem Norden stammenden Gewährsleute Richthofens ganz fehlen sollten.

Gerade im Norden aber, in der nordöstlichen Provinz Ham-Kioeng-Do, gibt es nach Oppert und anderen reichliche Kupfer- und Steinkohlenlager, während die nordwestliche Ecke Koreas (Provinz Phien-ganto) und der Süden der Provinz Kang-wen-to der Hauptgolddistrikt ist. Gottsche wieder sagt in seinem Reisebericht vom Jahre 1885: „Das einzige Metall, an dem Korea reich ist, ist Eisen,“ und nach anderen soll es auch Silber und Blei in größeren Mengen in den koreanischen Gebirgen geben. Ein wirklicher Bergbau wird bisher nur zur Gewinnung des Eisens, Goldes und Kupfers betrieben, und zwar liegt die Goldgewinnung fast ausschließlich bei den europäischen und amerikanischen Gesellschaften, der primitive Kupferabbau in den Händen von Koreanern. Mit Erfolg arbeitet bisher aber nur eine amerikanische Gesellschaft in ihren Werken in Unsan, welche im Jahre 1901 für 1 300 000 Dollars Gold ausgeführt haben soll. Sie beschäftigt in ihrem Bergwerk 65 Weiße, 50 Japaner, 650 Chinesen und über 3000 Koreaner bei 140 Pochhämmern. Das deutsche und britische Bergwerksunternehmen, beide in der Nähe von Gensan, waren 1901 über das Stadium der Erforschung noch nicht hinausgekommen, während japanische Geldleute sich die Ausbeutung des Goldbergwerkes in Tschekjan gesichert haben. Die gesamte Goldausfuhr Koreas hat, soweit die Kontrolle bei diesem, einem Ausfuhrzoll nicht unterliegenden Artikel den Zollbeamten möglich war, im Jahre 1902 eine Höhe von 5 170 000 Yen erreicht und ist fast ausschließlich nach Japan abgeflossen. Die Zahlen für 1898 bis 1901 sind in 1000 Yen gewesen:

1898:	1899:	1900:	1901:
2375.	2933.	3633.	4993.

Die Produktion von Kupfer reichte in verschiedenen Jahren für Korea selbst nicht aus, so daß es von Japan zu importieren genötigt war. Gleichwohl hat die Ausfuhr von Kupfer aber auch bei größerem eigenen Bedarf nie ganz aufgehört und betrug in den Jahren 1899 bis 1901 durchschnittlich etwa 90 000 Dollars an Wert. Von besonderer Wichtigkeit, nämlich für die Einschätzung des wirtschaftlichen Wertes Koreas für Japan, müßte eine nähere Kenntnis von den Eisenvorräten der koreanischen

*) Oppert: „Ein verschlossenes Land“. 1880.

Gebirge sein. Will man nicht eine zu ungünstige Lage der Eisen und Steinkohlen enthaltenden Gegenden für eine rentable Fortschaffung der zutage geförderten Mineralien annehmen, so ist vielleicht der Schluß berechtigt, daß, wenn Koreas Reichthum an abbaumwürdigem Eisen und an guten Steinkohlen wirklich sehr groß wäre, sich längst der Unternehmungsgeist europäischer, amerikanischer und vor allem japanischer Industrieller auf diesen Gebieten betätigt haben würde.

X. Koreanische Industrie.

Von den Koreanern selbst ist nach dieser Richtung schwerlich etwas zu erwarten. Von einer Neigung und einer Fähigkeit derselben zu irgendwelchen größeren industriellen Unternehmungen ist trotz des ihnen von den Fremden wenigstens in der Montanindustrie gegebenen Beispiels noch immer nichts zu bemerken. Zwar hat vor einigen Jahren die koreanische Regierung den Versuch zur Gründung einiger Fabriken und Spinnereien gemacht, aber gleich damals wurden die Aussichten auf eine ersprießliche Effektuierung dieser Pläne wegen der dauernden Finanzschwierigkeiten der koreanischen Regierung von Kennern des Landes als sehr schwach bezeichnet. In Betrieb befand sich 1902 nur eine koreanische Porzellanfabrik und eine unter dem Schutze der Regierung stehende Zigarettenfabrik. Im übrigen werden lediglich einfache Erzeugnisse für die Hauseinrichtungen der koreanischen Bevölkerung, wie Strohslechtereien, Messinggefäße, einfache Möbel, Bambusjalousien, Tabakspfeifen und Kästen, mit den Mitteln der Hausindustrie angefertigt. Der einzige industrielle Ausfuhrartikel Koreas, das Papier, hat neuerdings viel von seiner Bedeutung verloren, nachdem der Abnehmer für dasselbe, Japan, die Herstellung der als besonders fest und haltbar bekannten Sorte zum größten Teil selbst übernommen hat. Der Wert der Papierausfuhr ist im Jahre 1901 auf etwa 25 000 Dollars von etwa 40 000 Dollars in den Jahren 1899 und 1900 gesunken.

So wenig die Koreaner eine industrielle Betätigung ausüben, so wenig leisten sie in kunstgewerblicher Beziehung. Nur geringe Erzeugnisse in Messingverzierungen, Silber- und Nichteinlagearbeiten sowie in der Matten-, Fächer- und Hutherstellung können auf die Bezeichnung des Kunsthandwerks überhaupt einen Anspruch erheben. Eine Ausfuhr kunstgewerblicher Gegenstände findet deshalb auch nicht statt.

XI. Bedürfnisse der Koreaner.

Damit ist die Produktionsfähigkeit oder richtiger die augenblickliche Produktion Koreas, soweit es unter Anlehnung an die Ausfuhrzahlen möglich war, gekennzeichnet, und es bedarf nunmehr einer Berücksichtigung der Einfuhr in die Halbinsel, um ein Bild von den Bedürfnissen des Landes zu gewinnen.

Den ökonomischen Verhältnissen, der geistigen Trägheit und niedrigen Kulturstufe der großen Masse des koreanischen Volkes entsprechend, beschränken sich die Bedürfnisse desselben ausschließlich auf das für Kleidung und Nahrung Notwendige. Die Nahrung baut sich der Koreaner, wie schon früher ausgeführt wurde, im eigenen Lande selbst, und nur gelegentlich bei Mißernten ist er auf die Hilfe des Auslandes angewiesen. Von der 1901 insgesamt auf 14 696 470 Dollars registrierten Einfuhr nach Korea entfiel über die Hälfte, nämlich 8 239 119 Dollars, auf Waren, welche zur Bekleidung

des Koreaners dienen. Von dieser Summe wieder beanspruchten den bei weitem größten Teil (6 306 687 Dollars) die Baumwollwaren, wie Shirtings, Drell, Sheetings und Garn. In die Lieferung dieser Waren teilten sich fast gleichmäßig England und Japan, wiewohl letzteres aber in entschiedenem Aufstiege gegenüber Großbritannien begriffen ist. Die größere Billigkeit der japanischen Fabrikate hauptsächlich hat, zusammen mit der besseren Bekanntschaft der Japaner mit koreanischer Sitte und Sprache, vermocht, Japan innerhalb von 4 Jahren einen Zuwachs von 25 Prozent seiner bisherigen Lieferungsmenge in Baumwollstoffen zu verschaffen. Die gleichfalls noch als bedeutend zu bezeichnende Einfuhr von Seidenstoffen (1901 1 228 221 Dollars) liegt fast ganz in den Händen Chinas. Von den übrigen Einfuhrartikeln Koreas finden sich nur noch Eisen, Petroleum und Waffen mit größeren Werten, und zwar 1901 mit 726 433 Dollars, 615 508 bzw. 378 186 Dollars in den Listen verzeichnet. Der Petroleumbedarf wird fast ausschließlich von Amerika gedeckt, während die Provenienz des Eisens, der Waffen und der Munition verschiedenen Ländern zukommt. Als für die Unfähigkeit des Koreaners zu industriellen Unternehmungen bezeichnend mag noch erwähnt werden, daß er nicht einmal die für den Export seiner Bohnen und seines Reis notwendigen Säcke und Stricke selbst fabriziert, sondern dafür im Jahre 1900 284 902 Dollars, 1901 278 833 Dollars ins Ausland, und zwar ausschließlich nach Japan gehen lassen mußte.

XII. Die Schifffahrt Koreas.

Bei der großen Küstenausdehnung, dem Inselreichtum und der fast insularen Lage Koreas wird der überwiegende Teil des Verkehrs auf dem Wasserwege bewerkstelligt. Wie in der Ausübung des Kunsthandwerks, hat indes der Koreaner auch auf dem Gebiet der Schifffahrt die vor Jahrhunderten besessene Fertigkeit und Energie zum großen Teil eingebüßt. Korea, von dem aus dem Jahre 1591 berichtet wird, es habe Japan wiederholt zur See besiegt, kann heute als ein schifffahrttreibender Staat in europäischem Sinne nicht bezeichnet werden. Nur kleine koreanische Dschunken werden im Küstenverkehr beschäftigt, und die ganze koreanische Dampferflotte setzt sich aus nur fünf kleinen Fahrzeugen zusammen.

Japan mit seinen zahlreichen Dampfern, Dschunken und Segelschonern hat fast den gesamten koreanischen Seetransport in die Hand genommen. Besonders die Schiffe der staatlich subventionierten Dampfergesellschaften Nippon—Yusen—Kaijha und Osaka—Shosen—Kaijha sind in den dem Weltverkehr geöffneten Häfen Koreas anzutreffen. Von den im Jahre 1901 in den letzteren registrierten 4972 Schiffen von 985 309 Registertonnen waren 3238 mit 807 190 Registertonnen Raumgehalt japanisch, d. h. Japan war mit 82 Prozent an dem gesamten Schiffsverkehr Koreas beteiligt.

Da die koreanische Küstenschifffahrt mit 122 228 Tonnen weitere 13 Prozent für sich in Anspruch nimmt, bleibt für die britische, deutsche, chinesische, norwegische und russische nur ein Rest von insgesamt 5 Prozent. Über die Hälfte dieser letzteren Quote beansprucht Rußland, welches mit den Schiffen seiner gleichfalls staatlich subventionierten Chinese Eastern Railway Company vornehmlich Gensan, Fusan und Tschumulpo anlauft.

XIII. Verkehrswege.

Der Verkehr auf dem Lande vollzog sich bisher mit Ausnahme der Strecke Tchemulpo—Söul in ganz Korea fast ausschließlich auf den Rücken von Menschen oder Lasttieren. Als letztere dienen Ochsen und die kleinen, hauptsächlich von der Insel Quelpart eingeführten koreanischen Pferde. Der fast durchweg gebirgige Charakter des Landes zusammen mit dem Mangel an Fürsorge der Regierung für eine Schaffung von Verkehrswegen läßt meist nur eine Verbindung der Orte untereinander durch Saumpfade zu. Nur wenige Wege gestatten das Befahren mit zweirädrigen Ochsenfarren. Einer derselben, die uralte Handelsstraße zwischen Korea und China, führt von der Landeshauptstadt Söul über das wichtige Pjôngjang nach Widſchu am Jalu, ein zweiter von ebendort über die Koreakette hinüber nach Gensan und weiter bis zur russischen Küstenprovinz. Nach Süden führen vier solcher Wege: drei in die Südostecke der Halbinsel, der vierte längs der Westküste.

Tchemulpo und Söul sind seit 1900 durch eine von den Amerikanern erbaute, seit längerem aber in japanischem Besitz befindliche gutgehende Eisenbahn verbunden. Der Ausbruch des jetzigen Krieges hat die beschleunigte Fertigstellung einer zweiten Bahn, und zwar der 459 km langen und gleichfalls in japanischem Besitz befindlichen Linie Fusan—Söul, bewirkt. Bezüglich der Rentabilität dieser angeblich zum 1. Januar 1905 auf der ganzen Strecke betriebsklaren Bahn sind kaum Vermutungen möglich, ihre Schienenstränge werden aber erheblich zur weiteren Erschließung des Landes beitragen können und sind vor allem von hohem strategischen Wert für ihren japanischen Besitzer. Aus letzterem Grunde hauptsächlich wohl hat die japanische Regierung selbst einen großen Teil des im ganzen 25 Millionen Yen betragenden Anlagekapitals beschafft und zudem auf einen Zeitraum von 15 Jahren 6 Prozent Zinsgarantie für das von der Gesellschaft aufgenommene Geld gegeben. Eine Eisenbahnverbindung Söuls mit Widſchu (auf dem linken Jaluufer), von wo der Anschluß über Antung (auf dem rechten Jaluufer) nach Liaujiang oder Niutschwang an das mandchurische und damit an das sibirische und chinesische Bahnnetz gesucht werden soll, war von einer französischen Gesellschaft projektiert und zu Beginn des russisch-japanischen Krieges in die ersten Stadien der praktischen Ausführung getreten. Man hoffte auf eine Rentabilität derselben, weil der von ihr durchzogene Nordwesten Koreas besonders reich an Mineralien ist und mit erhöhter Montanindustrie auch eine größere Ausnutzung dieses Landesteiles als Ackerbauland zu erwarten stand. Nach einer Reuters-Nachricht aus Tokio vom November vorigen Jahres haben sich die Japaner auch dieser Strecke bemächtigt und dieselbe als Militärbahn bereits bis Pjôngjang, d. h. bis zum halben Wege nach Widſchu nahezu fertiggestellt, sowie gleichzeitig die Fortführung der Linie über Antung nach Liaujiang bereits in Angriff genommen. Nach derselben Quelle wird die das Gelbe mit dem Japanischen Meer verbindende und strategisch gleichfalls sehr bedeutungsvolle Strecke Söul—Gensan zur Zeit einer japanischen vorbereitenden Vermessung unterzogen.

Ähnlich ungünstig wie auf die Landstraßen wirkt die gebirgige Formation Koreas auf die Benutzbarkeit der Flüsse als Transportweg ein. So sind mit Ausnahme des Grenzflusses Tumen die vielen nach dem Osten der Halbinsel fließenden Gewässer zu klein und reißend, um für die Schifffahrt benutzbar zu sein. Die Mehrzahl

der westlichen, größeren und tieferen Flüsse erlaubt dagegen wegen der in ihrem Bett und vor allem ihren Mündungen vorliegenden Sand- und Schlammablagerungen nur eine Navigation mit kleineren Fahrzeugen.

XIV. Der Handel Koreas.

An Häfen waren für den Verkehr mit dem Auslande bis zum Ausbruch des russisch-japanischen Krieges acht*) geöffnet, zu denen im Anfang des vorigen Jahres auf Betreiben Japans noch Widschu (17. Februar 1904) und Yongampho (23. März 1904) getreten sind. Mit alleiniger Ausnahme von Wensan und Söngshin liegen sie alle, der buchtenreicheren Beschaffenheit der Küste und gleichzeitig dem Vorrerrschen der fruchtbareren und größeren Ebenen und Täler entsprechend, an der West- und Südküste der Halbinsel. Die Zahl der in diese Häfen eingelaufenen Schiffe ist von 3366 mit 659 970 Registertonnen im Jahre 1898 auf 5462 mit 1 241 434 Registertonnen im Jahre 1902 gestiegen, hat sich also in 5 Jahren um 62 Prozent und im Rauminhalt sogar um 88 Prozent vermehrt. Für 1902 betrug ferner der Gesamtwert des direkten auswärtigen Handels:

Einfuhr (ausschließl. Gold)	13 541 409 Yen,
Ausfuhr	" "	8 317 070 "
gegen eine Einfuhr (ausschließl. Gold) von	11 817 562 "
Ausfuhr	" " "	5 709 489 "

im Jahre 1898.

Ein abschließendes Urteil über die Schiffsbewegungen an der koreanischen Küste und den wirklichen Umfang des über See stattfindenden Handels Koreas lassen diese Ziffern indessen nicht zu, weil der unkontrollierbare Verkehr in den zahlreichen, nicht der internationalen Schifffahrt geöffneten kleineren Häfen vollständig unberücksichtigt bleiben muß. Aus den vorstehenden Zahlen und den gelegentlich der Besprechung der Erzeugnisse und Bedürfnisse Koreas hierher genommenen Angaben ergibt sich aber trotzdem ein ungefähres Bild des Handels der Halbinsel. Zur Vervollständigung desselben folgt nachstehend ein Auszug von der Zusammenstellung der koreanischen Seezollverwaltung für 1901:

J a h r	A u s f u h r			Einfuhr vom Ausland abzüglich der Rückausfuhr	Bilanz zugunsten Koreas	Bilanz zuungunsten Koreas
	Waren ins Ausland	Gold ins Ausland	Summe			
) e n					
1893	1 698 116	918 659	2 616 775	3 880 155	—	1 263 380
1895	2 481 808	1 352 929	3 834 737	8 088 213	—	4 253 476
1897	8 973 895	2 034 079	11 007 974	10 067 514	940 460	—
1899	4 997 845	2 933 382	7 931 227	10 227 340	—	2 296 113
1901	8 461 949	4 993 351	13 455 300	14 696 470	—	1 241 170

*) Söngshin, Tschemulpo, Tschinnampho, Kunsan, Mokpho, Wajampho, Tsjan und Wensan.

Er läßt erkennen, daß bei der beträchtlichen Zunahme der Ausfuhr gegenüber der Einfuhr die koreanische Handelsbilanz seit Jahren eine günstige Tendenz eingeschlagen hat.

XV. Die Interessen fremder Staaten in Korea.

Aber nicht aus sich, durch eigene Initiative, durch eigenes Kapital und eigenen Unternehmungsgeist haben die Koreaner ihr Land so weit gebracht, sondern fast allein der Tätigkeit der Fremden ist das allmähliche wirtschaftliche Erwachen Koreas zu danken. Fast alle bedeutenderen handeltreibenden Nationen der Erde haben sich mit mehr oder weniger Erfolg bemüht, einen Anteil an den Naturschätzen und dem Handel der „koreanischen Chersones“ zu sichern. Die Energie und der Aufwand an Geld und Menschen, mit denen diese Versuche gemacht wurden, waren verschieden. Wer wenig einsetzte, hat wenig erlangt. Für Frankreich, England, Belgien und Deutschland ist Korea deshalb kein bedeutungsvolles Land geworden. Die Interessen dieser Nationen beschränken sich heute, außer auf den geringen Anteil am Handel, auf den Erwerb einiger Bergwerkskonzessionen, denn auch das französische Eisenbahnunternehmen scheint schon heute in die Hände Japans übergegangen zu sein.

Erheblich stärker als diese europäischen Nationen sind aber die Vereinigten Staaten von Nordamerika in Korea engagiert. Schon bei der Besprechung der Mineralschätze des Landes konnte darauf hingewiesen werden, daß das amerikanische Goldbergwerk das einzige lukrative und vorgezeichnete Unternehmen dieser Art ist, und ebenso wurde bereits erwähnt, daß die erste Eisenbahn Söul—Tschemulpo amerikanischem Unternehmungsgeist ihre Entstehung verdankt. Weiter haben die Amerikaner der Landeshauptstadt eine elektrische Bahn gebaut und Söul mit elektrischem Licht versehen. Auch ihr Handel ist nach dem japanischen der bedeutendste; das amerikanische Petroleum hat das russische seit etwa drei Jahren vollständig verdrängt und beherrscht, abgesehen von ganz geringen Mengen japanischen Erdöls, jetzt ausschließlich den koreanischen Markt. 1901 wurden von dem Gesamtbedarf von 641 779 Dollars für 615 508 Dollars durch Amerika gedeckt. Schließlich sind die Vereinigten Staaten auch für Eisenbahnmateriale noch vielfach der von Japan für die koreanischen Bauten bevorzugte Lieferant. Den großen Erfolg und Einfluß in Korea verdankt Nordamerika in erster Linie seinem mit Land und Leuten vorzüglich vertrauten Geschäftsträger Allen und neuerdings angeblich auch seinen zahlreichen in Korea tätigen Missionaren.

Wenn auch gelegentlich, so von dem als Autorität für ostasiatische Fragen vielfach angeführten Dumolard*) behauptet wird, daß die Amerikaner in Korea allzu skrupellos in der Ausbeutung des Landes und seiner gutmütigen Bewohner vorgehen, so wird man sie deshalb doch immer noch als größere Kulturträger für die Halbinsel bezeichnen müssen, als die Angehörigen des Zarenreiches. Rußland hat zu einer wirtschaftlichen Erstarkung und zur kommerziellen Entwicklung Koreas nichts beigetragen. Wohl ist insbesondere auf Betreiben des früheren Finanzministers Witte das „Land der Morgenstille“ von russischen Reisenden und Offizieren gründlich durchforstet, aber es scheinen lediglich strategische Motive gewesen zu sein, welche die genaue Erkundung der Küsten und des Innern Koreas für Rußland wünschenswert machten. So

*) Dumolard: „Le Japon politique, économique et social.“

soll auch die mit 12 Fahrzeugen an der Ostküste betriebene russische Walfischfängerei es stets viel weniger auf den Fang der Wiesen des Meeres als auf eine gründliche Auskundschaftung der Buchten, Landungsplätze und Hilfsmittel des Landes abgesehen haben. Ebenso ist die Konzession zum Holzschlagen am Salu zur eingehenden Orientierung des Grenzgeländes benutzt worden, und weiter versuchte Rußland durch persönlichen Einfluß seines Gesandten am koreanischen Hof und durch Erziehung des koreanischen Militärs zu übertreffen, was andere konkurrierende Nationen durch ihre mehr wirtschaftlichen Bemühungen erreicht hatten. Die russischen Handelsinteressen in Korea sind ganz gering, und wenn seine Dampferflotte auch nächst der japanischen und chinesischen die größte Ziffer (1901: 68 Fahrzeuge mit 34 962 Registertonnen) aufweist, so will dies nicht viel besagen, weil es sich fast ausschließlich um Schiffe der früher schon erwähnten subventionierten und hauptsächlich aus politischen Gründen aufrechterhaltenen Linie der Chinese Eastern Railway Company handelt. Rußland braucht auch gar nicht aus wirtschaftlichen Gründen Korea, denn die Mandschurei bietet ihm nach dieser Richtung alles Wünschenswerte. Einen eisfreien Hafen besaß es bereits in Dalny (Talienwan) und deshalb ist wohl die Behauptung, daß Rußland Korea für einen Handelshafen am „warmen Wasser“ haben müsse, hinfällig. Man wird unmöglich sibirische und mandschurische Produkte Hunderte von Kilometern mit der Eisenbahn fortschaffen, die ebenso bequem und so außerordentlich viel billiger auf dem Wasserwege sich befördern lassen. Masampho ist ausschließlich als Kriegshafen für Rußland notwendig. Nur einen gewissermaßen negativen wirtschaftlichen Wert könnte man Korea für Rußland zugestehen, weil nämlich Japan von ihm aus mit seinen billigen Erzeugnissen nahen Zugang zur Mandschurei und nach China hat. Aber auch für die mandschurische Grenze ist die militärische Bedrohung der russischen Flanke — die Verbindung zwischen Wladivostok und Port Arthur führt durch die enge Koreastraße — durch ein in Korea mit Truppen und Befestigungen politisch herrschendes Japan weit ernster als die wirtschaftliche. Der bisherige Verlauf des Krieges nun hat aber Rußland nicht nur der Möglichkeit beraubt, sich des koreanischen Masampho als Kriegshafen zu bemächtigen, sondern die japanischen Erfolge haben ihm zur Zeit neben seinem Handelshafen am Gelben Meer auch noch seinen mandschurischen Kriegshafen genommen. Mit ihnen beiden hat eine russische Mandschurei ihren maritimen Schutz und ihren Zugang zum Weltverkehr verloren, ohne welche sie infolge ihrer geographischen Lage nicht entwicklungs- und existenzfähig scheint. Einen anderweitigen Ersatz für die beiden Häfen gibt es nicht und deshalb ist es unrichtig, den Fall Port Arthurs und den Verlust Dalnys vorwiegend als moralisches Unglück für Rußland zu bezeichnen. Rußland wird den Krieg unter Aufbietung äußerster Energie nicht so sehr der Wiederherstellung seines militärischen Prestiges wegen weiterführen müssen, als vielmehr, weil es mit der dauernden Übergabe Port Arthurs an Japan und Dalnys an China für immer seine Hoffnung auf wirtschaftliche Erfolge in der Mandschurei begraben muß.

XVI. Japan in Korea.

Die militärisch-politische Sicherung seiner wirtschaftlichen Interessen in Korea erscheint dagegen Japan notwendig.

Man muß Korea als eine japanische Handels- und Verkehrsniederlassung be-

zeichnen. Seit Jahrhunderten schon sind in den Hafenplätzen der Halbinsel japanische Kaufleute ansässig; sie nisteten sich zuerst in Fusan (1597), dem Japan nächst gelegenen Hafen, ein und gingen dann unaufhaltsam weiter nordwärts. So gibt es heute kaum einen koreanischen Ort mit auch nur etwas Handel, zumal an den Küsten, in dem nicht vorwiegend Japaner die Funktionen des kleinen und gelegentlich auch des Großkaufmanns übernommen hätten. Im Jahre 1902 wohnten bereits 19 106 Japaner in Korea gegenüber nur etwa 5000 Chinesen, etwa 280 Amerikanern und etwa 350 Europäern verschiedener Nationen, ein lebendiger Beweis für Mayels Wort: „Wer einen Raum beherrschen will, muß in ihm wohnen!“ Japan vor allen Nationen hat Korea erschlossen und es aus seinem Einsiedlertum hervorgeholt, so daß nunmehr auch in den Arterien des „Landes der Morgenstille“ der frischere Pulsschlag beginnenden Weltinteresses und erwachenden Weltberufes zu hämmern anfängt. In der japanischen Kriegserklärung an China vom 1. August 1894 heißt es deshalb mit Stolz: „Korea wurde zuerst durch den Rat und unter der Leitung Japans in die Völkerfamilie aufgenommen.“ Immer wieder hat die Betrachtung der wirtschaftlichen Werte Koreas auf eine Ausnutzung durch japanischen Unternehmungsgeist hingewiesen. Die Ausfuhr koreanischer Produkte ging fast ausschließlich nach Japan, und wieder vorwiegend Japan versah die benachbarte Halbinsel mit den benötigten Industrieerzeugnissen. Die Ausfuhr Japans nach Korea ist in den Jahren 1898 bis 1902 fast um das Doppelte gestiegen, denn sie betrug in 1000 Dollars

1898:	1899:	1900:	1901:	1902:
5 844	6 996	9 953	?	10 554

und die Zahlen für die Einfuhr von Korea waren entsprechend:

4 796	4 976	8 806	?	7 958.
-------	-------	-------	---	--------

Freilich darf man nicht außer Acht lassen, daß diese Zahlen sehr klein sind gegenüber denen des Gesamthandels Japans, der 1902 in 1000 Dollars an Einfuhr 273 731 und an Ausfuhr 258 303 betrug, aber anderseits weist, außer mit China und den Vereinigten Staaten der Handelsverkehr Japans mit keinem anderen Lande eine auch nur annähernd so hohe prozentuale Zunahme auf wie mit Korea. Daß die japanische Schifffahrt und Fischerei mit Korea und seinen Gewässern auf das engste verknüpft sind, wurde vorher schon gezeigt, und auch auf industriellem Gebiet regt sich neuerdings japanisches Kapital.

XVII. Das Expansionsbedürfnis Japans.

Wird Korea nicht aber über kurz oder lang für Japan auch das notwendigste Abflußgebiet für seine schnell wachsende Bevölkerung werden? Hat man nicht Grund anzunehmen, daß aus der japanischen Ansiedlung zur rein merkantilen Ausnutzung Koreas eine japanische Ackerbaufolonie entstehen muß? Die Ansichten darüber, ob Japan zur Zeit schon ein Sicherheitsventil für den Augenblick der vollständigen Ausfüllung seines bisherigen Nahrungsspielraumes braucht, sind geteilt. Zwar ist von den 41 738 155 ha, welche Japans insgesamt 487 Inseln einnehmen, heute nicht einmal $\frac{1}{5}$ (etwa 9 344 000 ha) für die Ernährung der Bevölkerung ertragfähig angebaut, aber eine Vergrößerung dieser Fläche ist sehr schwierig. Die über 13 Millionen

Hektare bedeckenden Wälder Japans sind für die Regelung des Klimas des Inselreiches von so außerordentlicher Wichtigkeit, daß an eine wesentliche weitere Verminderung derselben schwerlich gedacht werden kann. „Die Entwaldung der Gebirge“, sagt Klein in seinem bekannten Buch „Japan“, „wird heutzutage von allen Gebildeten geradezu als ein Unglück für die Zukunft eines Landes angesehen,“ und weiter „die Erhaltung und zweckmäßige Bewirtschaftung der Gebirgswälder ist auch für die japanische Regierung eine der wichtigsten Aufgaben, welche sie zum Wohle des Landes zu lösen hat.“ Der Rest jener 41 738 155 ha aber (19 060 000 ha) wird von Bergen, Flußbetten, Teichen, Wiesen, Sümpfen, Morästen und Ortschaften eingenommen. Dagegen vermehrt sich die japanische Bevölkerung außerordentlich. Sie betrug

1890:	1895:	1. Jan. 1898:	1. Jan. 1899:	31. Dez. 1901:*)
40 453 461	42 270 620	46 026 406	46 541 976	47 608 875,
und pro Quadratkilometer:		110	111	117.

Wohl kann Japan diese Bevölkerung heute noch und voraussichtlich auch noch eine weitere Vermehrung derselben ernähren, aber der Zeitpunkt muß über kurz oder lang kommen, wo der Raum des Landes nicht mehr ausreicht, um allen Bewohnern ein Unterkommen und Verdienst zu gewähren, wo Japan, um einen amerikanischen Schriftsteller zu zitieren, die „Erstickung“ (suffocation) drohen wird. Im Jahre 1901 wurden schon für 10 790 000 Yen Reis aus Korea, Französisch-Indien, China und Siam, und an sonstigen Nahrungsmitteln für 7 502 842 Yen von auswärts in Japan eingeführt!

Tatsächlich aber findet bereits jetzt eine starke Auswanderung aus Japan statt. Als Kolonien, in welche dieser nach Unterhalt suchende Bevölkerungsteil abgeleitet werden könnte, besitzt Japan seit 1805 die Insel Jezo und seit dem Frieden von Shimonoseki Formosa und die Pescadoreen. Jezo**) aber besitzt keinerlei Anziehungskraft für die Japaner; sein zu rauhes Klima und seine zu geringe Fruchtbarkeit vertreiben immer wieder einen großen Teil der Ansiedler. So wenig Erfolg haben die von der Regierung durchgeführten Kolonisationsunternehmungen gehabt, daß man schon einmal den Versuch einer zwangsweisen Ansiedlung mit Soldaten gemacht hat. Formosa und die Pescadoreen aber sind in ihren anbaufähigen Teilen schon so dicht mit fleißigen und anspruchslosen Chinesen besetzt, daß sie seit ihrem Übergange an Japan erst etwa 17 000 Angehörigen dieses Landes unter der insgesamt 2,8 Millionen betragenden eingeborenen Bevölkerung ein Unterkommen geboten haben. Ein Abfluß von Japanern nach europäischen, amerikanischen, asiatischen oder australischen Ländern wird mehr und mehr unmöglich, weil die weißen Arbeiter mit Hilfe ihrer Regierungen sich gegen die billige, gelbe Konkurrenz zu schützen wissen, und weil auf dem Festlande Asien der Chinese ein zu billiger, leistungsfähiger Rivale ist. Nur auf den Sandwichsinseln werden noch etwa 16 000 Japaner auf den Zuckerplantagen beschäftigt. Ein Abfließen des Bevölkerungsüberschusses nach Japan so weit entrückten Ländern kann aber

*) Die Zahlen für die Vermehrung der Bevölkerung des Deutschen Reiches sind vergleichsweise: 1. Dezember 1895: 52 279 901 = 97 pro Quadratkilometer, 1. Dezember 1900: 56 367 178 = 104 pro Quadratkilometer.

**) Die Bevölkerung Jezos betrug: 1898: 853 239, 1899: 803 413, 1900: 810 111, 1901: 800 102 Menschen.

auch aus nationalen Gründen gar nicht im Wunsche der japanischen Regierung liegen. Es bleibt also nur Korea, das so außerordentlich günstige Bedingungen für ein Hinübergreifen Japans besitzt. Eine große Nähe des angestrebten Landes, die den Besitz so viel leichter und billiger festzuhalten erlaubt, ähnliches Klima, ähnliche Bewohner mit ähnlichen Sitten, ähnliche Bodenverhältnisse, genügender leerer Raum und dabei eine schöpferische und individualistische Überlegenheit des Eindringenden gegenüber dem Anfässigen — alles vereinigt sich, um Korea in hohem Maße begehrenswert für Japan zu machen. Nach dem Gesetze, daß sich neue Verbindungen immer dort anbahnen, wo sie den geringsten Widerstand finden, wird Japans Überbevölkerung nach der nahen Halbinsel abfließen.

Wird nun Japan Korea zu einer territorialen Kolonie machen, oder wird es, falls es Sieger im Kampfe mit Rußland bleibt, über den „Zankapfel Ostasiens“ nur unumchränkter als bisher seine Suzeränität ausüben? Japan hat am 23. Februar 1904, also kurze Zeit nach Ausbruch des Krieges gegen Rußland, mit Korea einen Vertrag geschlossen und in dem Artikel 3 desselben die definitive Garantie für die Unabhängigkeit und territoriale Integrität des koreanischen Kaiserreichs übernommen. Wenn man diese Maßnahme nicht lediglich als *captatio benevolentiae* ansehen will, darf man in ihr die japanische Auffassung über die für das Inselreich günstigste vorläufige weitere Behandlung Koreas erblicken. Freilich hat Japan bereits am 15. August desselben Jahres durch einen an die koreanische Regierung erlassenen und insgesamt 25 Paragraphen zählenden „Vorschlag“ keinen Zweifel darüber gelassen, daß es schon damals im Vollgefühl seiner kriegerischen Erfolge bestrebt war, jene Unabhängigkeit stark in seinem Sinne zu modifizieren. Wenn dieser Vorschlag die Leitung der koreanischen Finanzen durch einen Japaner, Münzeinheit und gleiches Schulwesen, ja sogar Militärunion für beide Länder verlangt, will er nichts anderes wie ein Protektorat Japans über Korea herbeiführen. Zu einer vollständigen territorialen Kolonisation aber fühlt sich Japan voraussichtlich noch nicht reif genug. Die innerpolitische Lage des Reiches der aufgehenden Sonne ist noch nicht genügend geklärt und gefestigt, und seine Kulturkräfte sind noch zu gering, als daß es davon schon jetzt nach außen in größerem Maßstabe abgeben könnte. Die für das gesamte Wirtschaftsleben Japans so bedrohliche Kapitalarmut des Landes bei der Überzahl industrieller Unternehmungen gestattet für viele Jahre keinen Geldabfluß und schließt somit die gewinnbringende Darlehung von Geld, d. h. eine der wichtigsten Vorbedingungen für eine aussichtsvolle Kolonisation, vorläufig aus. An Formosa*) hat Japan erfahren, wie schwer ihm zur Zeit noch eine Kolonisation fällt und welche Geldsummen die Übernahme der Verwaltung eines Landes erfordern kann.

Und schließlich hat sich das so verteidigungssichere Inselreich zweifellos aus militär-politischen Gründen gesehen, die so viel schwerere Rüstung des Kontinental-

*) Ausgaben und Einnahmen betreffend Formosa:

Zeitraum:	1898 bis 1899:	1899 bis 1900:	1900 bis 1901:
	Y e n		
Ausgaben	23 314 188	18 961 525	21 188 841
Einnahmen	8 121 504	8 121 523	9 067 244
also nötiger Zuzuschuß	15 192 684	10 840 002	12 121 597

staates, der es bei einer territorialen Besitzergreifung Koreas werden würde, anzulegen. Nach einem endgültig glücklichen Ausgange des Krieges gegen Rußland wird diese Scheu vielleicht nachlassen und Japan wird schneller zu der Maßnahme schreiten, der es sich dereinst dennoch kaum wird entziehen können und wollen: der Besitznahme Koreas. Wenn sich erst japanische Ackerbauer auf koreanischen Gefilden ansiedeln müssen, um für sich selbst und ihre Landsleute in der Heimat den nötigen Reis zu bauen, wenn erst Japan gezwungen ist, sich nicht nur Handelsniederlassungen, sondern Land zu suchen, dann wird das Reich der aufgehenden Sonne nicht umhin können, seinen festhaft gewordenen und mit dem neuen Lande verwachsenen Untertanen völlige politische Sicherheit zu gewährleisten.

Und diese dereinstige Aufgabe wird ihm durch die innerkoreanischen, für eine Fremdherrschaft geradezu vorbereiteten Verhältnisse außerordentlich erleichtert werden. Die für die Änderung des Regierungssystems und Abschaffung der koreanischen Beamtenmishwirtschaft einzuleitenden Umwälzungen werden von den Eingeborenen, zumal von dem koreanischen Mittelstand von selbst gefördert werden. Wohl mag vielfach noch Haß gegen die cholertischen Japaner wegen ihrer früheren Greuelthaten in Korea sich finden, aber ein siegreiches Japan wird ähnlich auf die leicht der Bewunderung sich hingebenden naiven Koreaner einwirken, wie es dies auf die Chinesen nach dem Kriege 1894/95 vermocht hat. Japan selbst freilich wird dann einzusehen haben, daß man als Kolonisateur einem Volk wie dem koreanischen gegenüber den Grundsatz „Suaviter in modo“ zu befolgen hat und daß, um wahren, dauernden Nutzen aus einem Lande zu ziehen, mit einer do-ut-des-Politik gearbeitet werden muß. Eine brauchbare Kolonie gewinnt man nur, wenn man sie hebt, aber nicht, wenn man sie lediglich ausbeutet.

XVIII. Schlußbetrachtung.

Infolge der ökonomischen Verhältnisse selbst ein Land des Kleingrundbesitzes und der Einfeldwirtschaft, wird zwar Japan das Bewirtschaftungssystem des koreanischen Ackerbaues nicht ändern und wegen der billigen Arbeitskräfte in Korea auch kaum zu ändern brauchen. Aber trotz aller Mängel und oft zweifelhaften Lauterkeit auch der japanischen Beamten wird eine Ablösung der jetzigen koreanischen Verwaltung durch sie geeignet sein, der eingeborenen Bevölkerung Koreas wieder Vertrauen und Arbeitslust anzuerziehen. Der Koreaner wird nicht wie bisher nur das Notdürftigste auf kleinstem Raum erarbeiten, sondern er wird den Wert der Mehrproduktion allmählich schätzen lernen. Dadurch wird seine Arbeitsfähigkeit besser ausgenutzt, viele Kräfte werden frei und bei gleichzeitig eintretender besserer Verteilung der Arbeit wird auch auf anderen Gebieten (Bergwerksbau,*) Industrie, Handwerk) ein Aufschwung eintreten. Eine Verbesserung der Verkehrswege wird neue Gebiete Koreas erschließen und eine intensive Bewirtschaftung des Landes auch an entlegeneren Stellen erlauben.

Das alles wird Japan eines Tages in Korea erreichen können; als eine unzutreffende Schmeichelei aber muß man es bezeichnen, wenn schon heute Japan wegen einiger ähnlichen Verhältnisse (selbst Inselreich, einem dicht bevölkerten Kontinent

*) Ob Japan übrigens Korea auch seines Eisens wegen braucht, war wegen der Widersprüche in den erlangten Angaben nicht festzustellen.

benachbart!) das „England Ostasiens“ genannt und Korea als das „Ägypten Japans“ angesprochen wird. Die Besetzung Koreas allein kann schwerlich als eine Bedrohung der Macht und der Interessen der weißen Rasse angesehen werden, und selbst ein besiegtes Rußland wird sich unter der Voraussetzung, seine Häfen am Gelben Meer zurückzuerhalten, zu trösten wissen. Den Vereinigten Staaten von Nordamerika aber kann bei ihrem großen Kapitalienengagement in der japanischen Industrie mit einer gesunden Expansion Japans voraussichtlich nur gebient sein. Dagegen wird eine japanische Vorherrschaft in Peking zu einer politischen, militärischen und wirtschaftlichen Kräftigung der gelben Rasse führen, die wenigstens auf dem asiatischen Kontinent dem jetzigen Gespenst der „gelben Gefahr“ einen realen Hintergrund zu geben vermag. Und es muß deshalb durchaus im Interesse nicht nur der europäischen handeltreibenden Nationen, sondern auch der in China selbständig beteiligten Vereinigten Staaten von Nordamerika liegen, wenn die wirtschaftliche Expansion Japans über Korea hinaus durch den Keil einer russischen Mandschurei erschwert wird.

Korea selbst erscheint aber vom wirtschaftlichen Standpunkt betrachtet, als das natürliche Ziel des japanischen Expansionsbedürfnisses. Die Japaner müssen über ihre Inseln hinaus, weil ihrer in kurzem zu viele für ihr Land werden, und wenn in diesem Kriege nicht die absolute Suzeränität über Korea an Japan fällt, so wird es nach einigen Jahren eine neue Wiederholung des Krieges von 1894/95 geben. Der Kampf um ein Japan entzogenes Korea wird nie enden, solange das Reich des Mikado ein politisch selbständiger Staat ist!

Nothing is accidental and the advance of any nation is the resultant of forces!*)

*) Prof. Brooks Adams of the American War College. »Proceedings of the U. S. Naval Institute«, 30. VII. 1903.



Die Ein- und Ausgangshäfen des deutschen Seehandels.

Von Ernst von Halle.

I.

Als der Engländer Lindsay in der Mitte der 70er Jahre seine umfangreiche Untersuchung über die Geschichte der Handelschifffahrt veröffentlichte,*) hat er bei der Erörterung der seefahrenden Nationen sich im wesentlichen mit den drei hauptsächlich Beteiligten der letztvergangenen Zeit, England, den Vereinigten Staaten und Frankreich, begnügen können. Von den übrigen stand Deutschland in seiner Bedeutung nicht viel über Norwegen und Italien. Die Bedeutung Hollands als seefahrende Nation hatte sich gegen früher verhältnismäßig stark vermindert. Daß Deutschland in absehbarer Zeit bestimmt sein würde, eine nennenswerte Rolle zu spielen, lag damals wohl noch durchaus außerhalb des Kreises der Betrachtung. Vielsach wurde das Argument gebraucht, der Gang der Geschichte habe seine einstige Bedeutung für den Weltverkehr zum großen Teil auf immer dahinschwinden lassen; die Lage des Landes und die Natur der deutschen Küsten verböten es, daß ihm unter den seefahrenden Nationen wieder eine nennenswerte Rolle in Zukunft zugewiesen werden würde.

In der That, alles das, was die einstige Bedeutung Deutschlands im Seeverkehr ausgemacht hatte, war dahingeschwunden. Zur Legende war die alte Hanse-macht geworden, und nur wenige Touristen kannten die Überbleibsel einstiger Größe, die sich in den Bauten der Königin der Ostsee, der Führerin des alten Hansebundes, Lübeck, in Wismar und Rostock, Stralsund, Danzig und Königsberg als Denkmäler vergangener Zeit noch vorfanden. Mag man das Werk Mahans über den Einfluß der Seemacht auf die Geschichte oder ein Lehr- und Schulbuch der deutschen Geschichte in die Hand nehmen, aus beiden ergibt sich das gleiche Bild. Jenes erwähnt kaum des Deutschen Reiches für die ganze Zeit der letzten Jahrhunderte, die es umfaßt; und in den deutschen Geschichtsbüchern ist wenig oder nichts von der See, ihrer Bedeutung für die seefahrende Nation und den welthistorischen Ereignissen, die sich auf ihr und um sie vollzogen, zu lesen.

Von dem geringen Seeverkehr der deutschen Küstenpläze, der aus der Vergangenheit sozusagen herübergerettet war, schien ein weiterer Teil nunmehr zum Tode verurteilt. Das Aufhören der großen Exporte von landwirtschaftlichen Produkten aus dem östlichen Deutschland wurde zur Tatsache gegenüber der siegreich vordringenden amerikanischen Konkurrenz und dem Beginn eines neuen wirtschaftlichen Verkehrs der vorgelagerten westeuropäischen Länder für ihre landwirtschaftlichen Bezüge mit den ferneren Häfen des Schwarzen Meeres und des Ostens. Schien der Bau des Suezkanals dem südlichen Mittelpunkte ehemaliger Handelsgröße, dem Mittelmeer, eine neue Zukunft in Aussicht zu stellen, so gestalteten sich die Prospekte für das nördliche Becken, das Baltische Meer, immer ungünstiger. Von dem Aufschwung, der in der Weltwirtschaft, allmählich von England her nach Osten fortschreitend, sich mit der Verbreitung

*) Lindsay, „History of Merchant Shipping and Ancient Commerce“, Vol. III, London 1876.

der modernen Betriebsweise in Handel und Wandel zeigte, war in den nordischen Reichen nur unendlich wenig wahrzunehmen. Scandinavien, Dänemark und das nordwestliche Rußland blieben verhältnismäßig unberührt, keine große Bevölkerungszunahme, keine bedeutende industrielle Entwicklung, die für eine solche die Grundlage hätte bilden können, war zu spüren. Indem Rußland allmählich begann, seine eigenen Seehäfen auszubauen, zu ihnen gute Verkehrsstraßen vermittelt eines Eisenbahnnetzes zu schaffen und durch Tarife und Verkehrsvorschriften die Handelsbewegung hinzulenken, wurde die Existenz der östlichen Seeplätze Preußens noch weiter gefährdet. Ihr engeres Hinterland hörte auf, für die Weltwirtschaft eine bedeutende Rolle zu spielen, das weitere, fremdländische Hinterland wurde ihnen künstlich entzogen. Wenig Aussichten waren vorhanden, den deutschen Handelsplätzen der Ostsee auch nur die bisher bewahrte Stellung weiterhin zu erhalten. Die ungünstigere verkehrsgeographische Lage, die ungünstigeren klimatischen Verhältnisse der Ostseehäfen gegenüber den westeuropäischen Küstenplätzen blieben in ihrer Wirkung bestehen und schienen gleichfalls eine verstärkte Bedeutung zu erhalten. Der Weg von und nach der Ostsee um Skagen herum ist beschwerlich und nicht immer ungefährlich. Die nördliche Lage und die mangelnde Bewegung von Flut und Ebbe bedeutet für die Ostseehäfen eine vom Westen nach Nordosten zunehmende Vereisungsgefahr während längerer Wintermonate. Die verbesserten inneren Verkehrsstraßen mittelst der Schienenwege vom Westen nach Osten erleichterten andererseits die Landverbindung in dieser Richtung. Wer an die Grundlagen der einstigen Bedeutung von Lübeds und Danzigs Handelsgröße dachte, der konnte der zukünftigen Entwicklung nur ein ungünstiges Prognostikon stellen, und mit dem Umschwung in der Schiffbautechnik, dem Übergang zum eisernen und stählernen Dampfschiff, größeren, komplizierter herzustellenden, kostspieligeren Verkehrswerkzeugen, schienen auch dem Reederei- und Schiffbaugewerbe der Ostsee keine rosigen Aussichten zu winken. An den zahlreichen kleinen Plätzen der preußischen, pommerischen und mecklenburgischen Küste, an denen bisher Holzwerften gelegen, kleinere Reedereiunternehmer gesessen hatten, waren nicht das Kapital, die Arbeitermassen usw. zu finden, deren die neuzeitlichen Schiffbaubetriebe und Reedereiunternehmungen bedurften. Die deutsche Ostseereederei hat sich in den letzten 30 Jahren in einem Zustande der Stagnation befunden. Von 1871 bis 1900 sank die Zahl der Ostseeflotte von 2080 Schiffen mit 450 000 Registertonnen auf 840 Schiffe mit 219 000 Registertonnen netto, und sie trat in das Jahr 1904 mit 847 Schiffen von 247 000 Registertonnen, hat also auch heute die Zahl von 1871 noch nicht wieder erreicht.*) Bis an die Schwelle der Gegenwart haben die Ostseeplätze schwer unter der wirtschaftlichen Depression gelitten, mit Ausnahme Stettins, das speziell seit den 80er Jahren auf veränderter Grundlage wieder einen Aufschwung genommen hat, und des seit 1864 zu Deutschland-Preußen neu hinzugekommenen Hafenplatzes, Kiel.

Und wie stand es um die Mitte der 70er Jahre an der Nordsee? Die deutschen Nordseehäfen hatten in der Weltgeschichte bisher eine viel geringere Rolle gespielt als die Ostseeplätze. Allerdings waren hier die beiden alten Hansestädte Hamburg und Bremen und als Grenzplatz Emden, die einstige Hoffnung der maritimen

*) „Deutschlands Ostseereederei“ in „Nauticus“, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, 1901, Seite 265 ff.; und „Die Seeschifffahrt im Jahre 1903“, Statistik des Deutschen Reichs, Band 160, Seite I, 5.

Ambitionen preußischer Fürsten, gelegen. Die ersteren beiden Plätze unterhielten auch einen nicht ganz unerheblichen Seeverkehr, aber große, weltseegeschichtliche Erinnerungen verknüpften sich mit ihnen nicht. Hätte man damals dem Auslande erzählt, daß in weniger als einem Menschenalter Hamburg sich zum dritten Platz des Weltseehandels neben London und New York aufschwingen würde, man wäre utopischer Phantasien bezichtigt worden. Die beiden Hansestädte an der Nordsee hatten sich niemals mit ihren westlichen und östlichen Nachbarn messen können; begründet schon in alter Zeit aus militärischen und kirchlichen Gründen, haben sie in der Blütezeit des Reiches und dann in der Hanse zur See keine führende Rolle gespielt. Die Vorzüge der Lage von Lübeck und der anderen Ostseeplätze auf der einen, und von Brügge und Antwerpen, überhaupt der flandrisch-brabantischen und niederländischen Küstenplätze, der großen Knotenpunkte des nord-südlichen Weltverkehrs auf der anderen Seite hatten sie sozusagen ausgeschaltet. Die Untiefen des Wattenmeeres, schwierige Ansegelungsverhältnisse, die Gestaltung der Küste, ihr dünn besiedeltes und wirtschaftlich unbedeutendes Hinterland hatten ihnen die Vorteile versagt, welche anderen, an großen Flußmündungen gelegenen Städten zuteil geworden waren. Hamburg war in der Hansezeit nicht viel mehr als eine Vorstadt, ein Aus- und Eingangstor lübischer Handelsmacht, ein Durchfuhrplatz an dem Isthmus zwischen Nord- und Ostsee; Bremen hatte noch nie im Welthandel viel bedeutet.

Gleichzeitig mit der einstigen Größe der alten Hanse waren die Plätze ihrer hauptstädtlichen Niederlassungen an der ehemaligen deutschen Westküste zugrunde gegangen; Brügge vor allem durch Verandung, Antwerpen durch das Ränkespiel neidischer Seemächte, die in dem den 30jährigen Krieg abschließenden Frieden die monströseste aller Bestimmungen, die Schließung der Schelde, die Lahmlegung des bisherigen Mittelpunktes des Welthandels durchgesetzt hatten. In der nachhanseatischen Zeit entwickelte sich die Blüte Amsterdams, der die Begründung einer englischen Vormacht im Seehandel folgte. Die Scheldesperrung wurde nun durch die Stürme der französischen Revolution hinweggeweht, die mit so manchem alten Unrat aufräumte. Auch gelang es Hamburg vorübergehend in den 90er Jahren des 18. Jahrhunderts, durch die besondere Gunst der Kriegsläufe etwa 5 Jahre lang eine führende Stellung als Welthandels- und Weltfinanzplatz zu erringen. Dies hörte aber mit der englischen Elbblockade und der Kontinentalsperre wieder auf, und zu Anfang des 19. Jahrhunderts blieben die Aspekte für die Nordseehäfen ungünstig. Bremen war auch nach dem Eintritt Hannovers in den Zollverein von diesem, einer engeren Verbindung mit dem Hinterlande ungünstigen Staat und Oldenburg umgeben, und Hamburg fand sich außer Hannover auf den Landseiten dem dänischen Schleswig-Holstein gegenüber — Staaten, die, wenn zwar nur mit geringem Erfolge, für ihre eignen Häfen, Stade und Harburg bzw. Altona und Kiel, zu wirken suchten, dabei aber den negativen Erfolg einer Rückhaltung der Entwicklung von Hamburg und Lübeck zweifellos erzielten.

II.

Die Ereignisse von 1864 bis 1871 legten die Grundlage zu einer Veränderung. Lübeck, ohne die Hoffnung, selbständig wieder emporzukommen zu können, trat dem Zollverein bei; in Kiel wurde ein besonderer Kriegshafen geschaffen; wie das

einst gemeinsamen Zwecken dienende Seeschiff sich in die Kriegsz- und Handelstypen geteilt hatte, so begann man auch in Kiel und Wilhelmshaven besondere Kriegshäfen anzulegen, in der Überzeugung, daß nicht wie einst die Handelsstädte zugleich taugliche Kriegshäfen sein würden, sondern daß in der zukünftigen Entwicklung Merkur und Mars einander nur zu leicht im Wege sein könnten. Hamburg und Bremen suchten ihrerseits, sich spezialistisch zu den Handelsplätzen des deutschen Reichsseehandels auszugestalten. Ihre Reedereiflotte allein hob sich zwischen 1871 und 1904 von 701 Schiffen mit 374 000 Registertonnen auf 1724 Schiffe mit 2 870 000 Registertonnen brutto, eine für die ganze deutsche Reederei entscheidende Entwicklung; denn diese zählte 1871 4500 Schiffe mit 980 000 Registertonnen, 1904 aber 4200 Schiffe mit 2 300 000 Registertonnen netto. Die Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte (1 Dampfschiffstonne nur = 3 Segelschiffstonnen gesetzt) hob sich in den 30 Jahren von 1875 bis 1904 von 1 445 000 auf 5 752 000 Registertonnen oder um 299 Prozent. Dabei weist das Ostseegebiet nur eine Steigerung von 536 000 auf 700 000 Tonnen oder um 31 Prozent, das Nordseegebiet dagegen von 910 000 Tonnen auf 5 051 000 Tonnen oder um 455,0 Prozent auf.

Eine Betrachtung des Dreiecks Hamburg—Kiel—Lübeck lehrt uns den Unterschied zwischen alter und neuer Zeit erkennen. Was seither in den ersten beiden Plätzen geschaffen ist, sind Leistungen, von denen man vor 30 Jahren in keiner Hinsicht eine Ahnung haben konnte, von denen man aber in Deutschland nunmehr hoffen mag, daß sie eine feste Fundierung, den Kern des deutschen Seewesens, in der Folge zu bilden bestimmt sind. —

Es ist in der jüngsten Zeit oft genug von der Entwicklung gesprochen, die Deutschland notwendig auf das Meer hinaus drängt, es zwingt, die früheren kontinentalen Anschauungen und Politik durch Unternehmungen zur See zu ergänzen. Die Bevölkerungsvermehrung und die Entwicklung der deutschen Industrie nach Erreichung der wirtschaftlichen und politischen Einheit; die Zusammenballung von 60 Millionen, wo vor 100 Jahren kaum 20 Millionen saßen; die Herausbildung von großen Industriedistrikten, wo vor 100 Jahren flache Gebirgszüge und Hügelketten dünn bevölkert und bebaut, breite und fruchtbare Stromtäler mit mittleren Verkehrsknotenpunkten mäßig besetzt, von mäßig intensiver Landwirtschaft mit Lebensbedarf versorgt waren: das sind die treibenden Kräfte der Entwicklung.

Eine Folge dieser Erscheinungen war, daß die zwei Verkehrs- und Wirtschaftsgebiete, aus denen sich bis in die letzte Zeit Deutschland zusammensetzte, ohne daß sie aber unter sich intensiver verbunden waren, das oberdeutsche und das niederdeutsche, nun durch feste Verkehrsbrücken wirtschaftlicher Integration in dem neuentstandenen, einheitlichen Reich zusammengeschlossen sind. Notgedrungen hat sich das ganze Gebiet mit den Seestädten für den Bezug des täglichen Lebensbedarfs und notwendigen Arbeitsmaterials sowie für die Verwendung seiner Erzeugnisse in engere Verbindung gesetzt. Die sich heute von Bayern und Württemberg nach Hamburg und Bremen schlingenden Bande sind enger geworden, als die früher bedeutamen Verbindungen Süddeutschlands längs der Donau nach Osten hin, oder nach Triest, nach der Schweiz, über die Alpen südwärts und nach Frankreich hinein.*)

*) Vgl. die Aufsätze über die Seeinteressen Süddeutschlands: „Beiträge zur Beleuchtung

Bei dieser Entwicklung blieb allerdings ein Zustand bestehen, durch den sich Deutschland heute von allen übrigen großen Kulturreichen unterscheidet. Vom alten Deutschen Reiche waren nach dem Dreißigjährigen Kriege die Niederlande getrennt geblieben, sowohl die Vereinigte Republik, wie das bis zum Ende des 18. Jahrhunderts wenigstens mit der habsburgischen Monarchie auf Umwegen wieder vereinte Belgien. Damit blieb Deutschland die Kontrolle über eine Anzahl der größten und wichtigsten Verkehrsstraßen verloren, die eine natürliche Verbindung seiner alten westlichen Bevölkerungs-, Verkehrs- und heutigen Industriezentren mit der Küste bilden. Von den großen Straßen, die sich in Gestalt von Flußläufen, bzw. zu Lande im Anschluß an solche als Bahnnetz zur Nordseeküste hinziehen, liegen die Mündungen des größten Flußsystems, des Rheines und seiner verschiedenen Arme, sowie die wichtigen Verkehrsstraßen zur Maas- und Scheldemündung auf fremdem Gebiet, und damit ist aller Verkehr von Südwest- und nennenswerten Teilen von Westdeutschland gezwungen, wenn er auf den nächsten Wegen die Seeverbindungen herzustellen versucht, sich dem Auslande tributär zu machen. Noch ungünstiger stellt sich die Sache bei dem hier außer Betracht bleibenden Donausystem.

III.

Wenn man die Karte Deutschlands betrachtet, so scheint deren Bild keineswegs für die eingangs erwähnte Ansicht zu sprechen, daß das Land seinem Wesen nach nicht in hervorragender Weise für den Seeverkehr bestimmt sei. Zahlreiche Flußläufe durchziehen es von Südosten nach Nordwesten und bieten bequeme, natürliche Zugangswege zu dem großen Wasserbecken; nach Beseitigung der politischen Schwierigkeiten und der Zollplacereien einer älteren Zeit haben wir sechs bzw. sieben große Netze im Anschluß an solche natürlichen Hauptstraßen, die ihrerseits durch Kanäle und Schiffahrtsverbesserungen im Binnenlande wieder miteinander in Verbindung gebracht sind. Auf deutschem Reichsgebiet verfügt das Flußsystem östlich von der Weichsel über nahezu 1000 km und die letztere selbst über mehr als 500 km schiffbarer Wasserstraßen; das Obergebiet umfaßt nahezu 2300 km, das Elbegebiet rund 3100 km, das Wejergebiet rund 1000 km, das Emsgebiet fast 1600 km, das Rheingebiet 2700 km schiffbarer natürlicher oder kanalisierter Gewässer. Jenseits der deutschen Grenze erstreckt sich der Rhein über 168 km direkten Weges zur See. In seiner Dreiteiligkeit und Verzweigung, in Verbindung mit der Maas aber umfaßt er hier ein um das Vielfache größeres Stromnetz. Von Basel bis zum Meer hat das schiffbare Stromgebiet eine Länge von mehr als 3000 km.)*

Alle aufgezählten Flüsse und eine Anzahl der kleineren, hier nicht genannten haben von alters her in der Nähe ihrer Mündung das Aufblühen von Seestädten zu verzeichnen gehabt, und diese haben sich dann zum natürlichen Vorort des Austauschverkehrs des von ihnen durchlaufenen Hinterlandes mit der Außenwelt gemacht. Das Charakteristische in der natürlichen Konfiguration ist, daß, abgesehen von der Donau,

der Flottenfrage“. Dritte Folge S. 1 bis 14; fünfte Folge S. 45 bis 62; sechste Folge S. 40 bis 84. München 1899, 1900.

*) Vgl. „Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1904“, S. 73; — A. Dujourny, „Der Rhein“. Deutsch von Landgraf. Berlin 1898. S. 7; — von Kolf, „Der Rheinstrom“. in: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Band 4, 1903, S. 236 ff.

neben der südnördlichen die deutschen Flüsse eine ostwestliche Richtung verfolgen, so daß eine Drainierung des Hinterlandes nach Nordwesten hin sich vollzieht,*) die in der älteren Zeit bei der unentwickelten Wirtschaft des polnischen Reiches, der Einschließung der ostpreußischen Enklave in fremde Gebiete, und auch neuerdings bei der scharfen Absperrung der russischen Grenze für das Memel-, Pregel- und Weichselgebiet nicht voll zur Wirkung gelangen kann, die aber für die drei Hauptstromgebiete der Oder, der Elbe und des Rheins, in erheblichem Umfang zur Geltung kommt. Die Anlage des künstlichen Eisenbahnnetzes, die gleichfalls derartige Richtungen von Südosten nach Nordwesten vielfach gewählt hat, zeigt, wie hier dem Verkehrsbedürfnis seine natürliche Richtung vor-gezeichnet ist.

Wenn wir von Memel bis zur deutschen Westgrenze die Küste entlang fahren, so finden wir als Hauptsitze des älteren und neueren Seehandels die Plätze Königsberg, Elbing, Danzig, Stettin-Swinemünde, Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg an der Ostsee, die Elbmündungsplätze mit dem Vorort Hamburg, die Wesermündungsplätze mit den Vororten Bremen und Bremerhaven-Geestmünde, ferner die Emshäfen mit dem Vorort Emden; jenseits der Grenze in Holland aber ragen als wichtige Häfen Rotterdam und Amsterdam, in Belgien Antwerpen neben zahllosen kleineren Hafenorten empor. Für die große Mehrzahl ist charakteristisch die Lage an einem Flußlauf, an einer Stelle, bis zu welcher einst die Seeschifffahrt sich bewegen und bis zu welcher sich andererseits die Flußschifffahrt hinaufwagen konnte.

IV.

Der Gang der Zeit hat nun dazu geführt, daß, wie bereits erwähnt, der Ostseeverkehr im ganzen überhaupt zurückgegangen ist, daß andererseits unter den Ostseeplätzen eine kleine Anzahl es immerhin verstanden hat, sich eine gewisse, mehr oder weniger lokale Bedeutung zu bewahren. Hierzu gehören, neben Stettin in erster Linie, in zweiter nach Osten Danzig und Königsberg, nach Westen Lübeck und Kiel. Immerhin ist im ganzen Ostseegebiet im Jahre 1902 nur eine Schiffsbewegung von 12,3 Millionen Tonnen zu verzeichnen gewesen, davon beladen eingehend 5,5 Millionen, abgehend 3,9 Millionen Tonnen, während in den Häfen des Nordseegebietes 28,5 Millionen Tonnen, davon beladen ankommend 13,2 Millionen, abgehend 9,8 Millionen Tonnen, verkehrten. Seit dem ersten Jahrfünft der 70er Jahre**) hat sich die in den Ostseehäfen verkehrende Tonnage nur gerade verdoppelt, in den Nordseehäfen dagegen vervierfacht. Die verschiedenartige Gestaltung dieses Verkehrs erhellt daraus, daß im Jahre 1902 der Verkehr der Ostseehäfen mit außereuropäischen Ländern nicht viel über 350 000 Tonnen ausmachte, oder etwa 3 Prozent, dagegen im Nordseegebiet über 9,25 Millionen Tonnen, oder fast ein Drittel des Gesamtverkehrs. Umgekehrt machte der deutsche Küstenverkehr an der Ostsee mit 3,5 Millionen Tonnen ein Drittel des ganzen Seeverkehrs aus, während er an der Nordsee mit 5,5 Millionen Tonnen weniger als ein Fünftel betrug. Die kleinere Nordseeküstenstrecke mit ihren zwei großen Brennpunkten des Verkehrs

*: R. Reinhard, „Die wichtigsten deutschen Seehandelsstädte“. Stuttgart 1901. S. 441 ff.

**): „Die Seeinteressen des Deutschen Reiches.“ — Druckfachen des Reichstages, Berlin 1897/98. III. 4.

stellt also ein ganz unverhältnismäßig großes Kontingent für Deutschlands internationale Seebeziehungen.

Das Bild ist am charakteristischsten, wenn wir uns den Schiffsverkehr der Haupthäfen vergegenwärtigen. Von den in allen Häfen des Deutschen Reiches 1902 verkehrenden 40,7 Millionen Tonnen, davon beladen eingehend 18,6 Millionen, ausgehend 13,8 Millionen Tonnen,*) verkehrten in Hamburg-Cuxhaven allein 17,8 Millionen oder fast die Hälfte, davon kamen beladen hier an 8,2 Millionen und gingen ab 6,2 Millionen Tonnen. Einschließlich Altonas war der Gesamtverkehr 18,2 Millionen; in Bremen-Bremerhaven verkehrten 5,1 Millionen Tonnen, davon beladen 2,4 Millionen bzw. 2,1 Millionen. Hamburg übertrifft also den ganzen Ostseeverkehr um fast die Hälfte, der selbst kaum das Zweieinhalbfache des bremischen Verkehrs ausmacht. Der größte Ostseehafen, Stettin, anderseits verzeichnet nur 2,5 Millionen Tonnen, das ist etwa die Hälfte des bremischen Verkehrs. Dazu kommt dann noch eine weitere Million Tonnen für die benachbarten Orte Swinemünde und Kragwieck. Von dem Verkehr dieser drei Plätze gingen beladen ein 1,7 Millionen, dagegen ab nur 0,9 Millionen. Neufahrwasser-Danzig verzeichnet wenig über 1,33 Millionen Tonnen, davon beladen 300 000 Tonnen.

Zur richtigen Ausgestaltung des Bildes aber sind die Werte des Seehandels dieser Plätze in Anrechnung zu bringen. Das letzte Jahrbuch der deutschen Seeinteressen nimmt die Größe des sich über die deutschen Küsten vollziehenden deutschen Seehandels mit etwa 60 Prozent in der Einfuhr und 50 Prozent in der Ausfuhr an. Für das Jahr 1903 betrug der gesamte deutsche Eigenhandel 12,1 Milliarden Mark, die Einfuhr 6,7 Milliarden, die Ausfuhr 5,5 Milliarden. Dies würde für den deutschen Seehandel eine Einfuhr von rund 4 Milliarden, eine Ausfuhr von 2,75 Milliarden ergeben. Die Zahlen für Hamburg sind hiermit nicht vergleichbar, weil sie erstens auf andere Weise gewonnen sind, zweitens im Verkehr des Freihafens Warenbewegungen einschließen, welche das Deutsche Reich überhaupt nicht berühren, sondern lediglich den zwischen fremden Ländern vermittelten Handel darstellen und drittens, weil hier die ein- und ausgeführten Waren zum Teil an Ort und Stelle verarbeitet werden. Immerhin ist eine Zusammenstellung nicht ohne Interesse. Hamburg verzeichnet 1903 einen Einfuhrwert von 2,4 Milliarden und einen Ausfuhrwert von 2 Milliarden, und Bremen einen Einfuhrwert von fast 0,9 Milliarden und einen Ausfuhrwert von mehr als 0,5 Milliarden, beide Hansestädte zusammen einen Einfuhrwert von 3,3 Milliarden und einen Ausfuhrwert von 2,5 Milliarden. Mit anderen Worten, die gesamte deutsche direkte Seeimport übertrifft den hamburgischen und bremischen Seeimport einschließlich des Freihafenverkehrs nur um etwa ein Viertel, die Ausfuhren über diese beiden Plätze einschließlich des Freihafenverkehrs aber sind allein den Werten des gesamten deutschen direkten Seeexporthandels nahezu gleich.

Leider veröffentlichen die Ostseep läge, mit Ausnahme von Danzig, Lübeck und Königsberg, keine Wertberechnungen ihres Seehandels. Danzig gibt 1903 einen Gesamtumsatz von 227 Millionen Mark, davon 126 Millionen Mark Einfuhr und 101 Millionen Mark Ausfuhr. Lübeck verzeichnet 1903: 256 Millionen Mark See-

*) „Statistik des Deutschen Reiches“, Band 154.

handel, nämlich 83 Millionen Einfuhr und 173 Millionen Ausfuhr. Königsberg-Billau gibt 223 Millionen Mark Seehandel, davon 121 Millionen Mark Seezufuhr und 102 Millionen Mark Seeausfuhr an. Für den vierten und größten Platz Stettin haben wir keine Wertangaben. Wenn wir aber hier bei den einzelnen Warengruppen die Durchschnittswerte der Reichsstatistik zugrunde legen, so kommen wir auf eine Gesamtsumme von 384 Millionen Mark, nämlich 187 Millionen für den Eingang und 197 Millionen für den Ausgang. Diese vier Plätze verzeichnen aber mehr als die Hälfte der Gesamttonnage der sich in den Ostseehäfen bewegenden beladenen Schiffe; da ihr Handel zweifellos wertvoller als der Durchschnitt des Ostseehandels ist, so wird der Wert des Seehandels der deutschen Ostseehäfen sich unter 1700, wahrscheinlich unter 1500 Millionen Mark halten oder erheblich weniger als den dritten Teil des Seehandels der Nordseehäfen ausmachen.

V.

Mit dieser Betrachtung ist, wie gesagt, indes die Bedeutung des Seeverkehrs Deutschlands noch nicht erschöpft, indem die Warenmengen, welche indirekt durch Vermittlung der belgischen und holländischen Häfen für die deutsche Volkswirtschaft umgesetzt werden, außer Betracht geblieben sind. Schon die älteren Schätzungen der Denkschrift über die Fortentwicklung der deutschen Seeinteressen nahmen an, daß im Jahre 1898 im Spezialhandel die Seezufuhr des Deutschen Reiches 72,7 Prozent, die Seeausfuhr in diesem erweiterten Sinne 65,5 Prozent betragen habe, daß der erweiterte Seehandel einschließlich der belgischen und holländischen Häfen usw. mindestens 70 Prozent des gesamten deutschen Handels ausmache. Heute ist der Anteil des Seehandels wohl noch etwas größer. Wenn man dies mit den Betrachtungen zusammenhält, daß der direkte deutsche Seehandel in der Einfuhr 60 Prozent, in der Ausfuhr etwa 50 Prozent des gesamten Handels beträgt, so würde das dazu führen, daß vom deutschen Seehandel mehr als 13,6 Prozent der Einfuhr, mehr als 15 Prozent der Ausfuhr über die indirekten Häfen gingen. Das würde für das Jahr 1903 bedeuten, daß von dem Gesamt-eigenhandel Deutschlands in der Einfuhr mindestens rund 860 Millionen und etwa 770 in der Ausfuhr über jene Häfen sich bewegten; im ganzen also etwa $1\frac{2}{3}$ Milliarden oder erheblich mehr, als der Seehandel Bremens beträgt. Genaue Schlüsse über die Stellung speziell von Antwerpen und Rotterdam zum deutschen Außenhandel lassen sich leider nicht aus der Statistik ziehen, es liegt auch kaum ein Interesse dieser Plätze vor, der Öffentlichkeit allzu deutlich zu zeigen, welche immensen Vorteile ihnen aus dem deutschen Verkehr erwachsen.

Wir können aber noch auf eine andere Weise die Bedeutung Deutschlands für den Außen- und speziell den Durchfuhrhandel von Holland und Belgien zeigen. Im deutschen Generalhandel wurden im Durchschnitt der letzten drei Jahre auf den Kopf der Bevölkerung 1600 kg über die Grenze bewegt, im holländischen Generalhandel dagegen 8700 kg und im belgischen 5400 kg. Der Wert des Spezialhandels beträgt in Deutschland auf den Kopf der Bevölkerung 191 Mark, in Holland 1252 Mark, in Belgien 515 Mark. Die Gewichte des Spezialhandels lassen sich leider für Holland, die Werte des Generalhandels für Holland und Deutschland nicht ermitteln, so daß wir vollkommen unvergleichbare Zahlen er-

halten. Es geht aber schon aus den eben gegebenen Zahlen hervor, daß das was in Belgien und Holland als Spezialhandel dargestellt wird, zum Teil in Wirklichkeit nur Durchfuhrhandel des Deutschen Reiches ist. Wenngleich der Wert des Außenhandels pro Kopf in dem dichtbesiedelten Belgien einigermaßen höher sein dürfte als in Deutschland, so ist die nahezu 2 1/2fache Höhe kaum tatsächlich als Verbrauchszahl für die Bewohner Belgiens anzunehmen, noch weniger aber die 7fache Höhe, die in Holland zutage tritt, wo allerdings die Werte der Statistik an sich rechnermäßig erheblich zu hoch gegriffen sind. Aber auch eine Betrachtung der in Frage kommenden Waren der Einfuhr, wie sie die belgische, holländische, ja auch die deutsche Statistik gibt, zeigt deutlich, daß es sich hier nur um versteckte Durchfuhr handelt, so nach der deutschen Statistik bei der Einfuhr nach Deutschland von Kaffee (1900 12 Millionen, 1903 2 1/2 Millionen), Häuten und Fellen (1903 8,1 Millionen), Ölfischen (1903 4,4 Millionen), Tabak (1903 9,7 Millionen), gefärbter Wolle (1903 10,9 Millionen), Rohwolle (1903 24,7 Millionen), Kautschuk und Guttapercha (1903 1 3/4 Millionen) usw. aus Belgien und Holland. Auf alle Fälle ist es klar, daß die Zahl, welche den Umsatz Deutschlands im Generalhandel mit Belgien auf 9,9 Millionen Tonnen und mit Holland auf 21,3 Millionen Tonnen angibt, für Belgien 3,1 Millionen Tonnen Einfuhr nach Deutschland und 6,8 Millionen Tonnen Ausfuhr aus Deutschland und für Holland fast je 50 Prozent der Gewichtsmenge für Einfuhr und Ausfuhr, zum überwiegenden Teil für Holland und zum großen Teil für Belgien dem direkten und dem versteckten Durchfuhrhandel zuzurechnen sind. Der gesamte Generalhandel Deutschlands repräsentiert das Gewicht von 94 Millionen Tonnen; der Verkehr mit Belgien und Holland steht demgemäß allein für ein Drittel des Gewichts, und so zeigt sich die bemerkenswerte Tatsache, daß dem Gewicht nach der Generalhandel, der sich über die Grenze zwischen Deutschland und Holland bzw. Belgien vollzieht, dem Gesamtein- und -ausfuhrhandel der deutschen Seehäfen nur vielleicht um ein Viertel nachsteht. Die gewaltige Rheinstraße mit ihrer unvergleichlichen Verkehrslage zu den rheinisch-westfälischen Industriebezirken und den dicht besiedelten Gebieten von Südwestdeutschland ließ im Jahre 1902 an Emmerich nach der deutschen Statistik 16 Millionen Tonnen Güter, nach der niederländischen 10 3/4 Millionen im deutsch-holländischen, 3 1/4 Millionen im deutsch-belgischen und etwa 300 000 Tonnen im Rhein-Seeverkehr bei Lobith passieren. Sie zeigt dabei für diese beiden Grenzplätze eine dem gesamten hamburgischen Seeverkehr gleiche Gewichtsfrequenz. Die deutsche Statistik von Emmerich zeigt für 1902 eine Bewegung von 8,2 Millionen Tonnen Gütern zu Berg und 5,9 Millionen Tonnen zu Tal, abgesehen vom Floßholz. Die deutsche Eisenbahnstatistik führt 1903 als Warenverkehr für die belgische Grenze an: ausgehend 1,2 Millionen, eingehend 3,1 Millionen, für die holländische Grenze ausgehend 1,0 Million, eingehend 4,7 Millionen Tonnen. Im Jahre 1903 war aber nach derselben Statistik die Zahl für Lobith schon auf 17 1/2 Millionen gestiegen, nämlich 13 1/3 Millionen im Verkehr mit Holland und 350 000 im Rhein-Seeverkehr.

Die belgischen und die holländischen Häfen befinden sich somit in der angenehmen Lage, alle Segnungen des Aufschwungs im deutschen Verkehrs- und Wirtschaftsleben ohne weiteres zu genießen, und mit Recht betont der Verfasser einer

Monographie über den Hafen von Rotterdam, H. A. van Nijelsteyn,*) wie günstig es sich fügte, daß die „Verbesserungen des Hafens von Rotterdam zur Zeit erfolgten, als gerade die Industrie Deutschlands mit den letzten beiden Jahrzehnten ihren gigantischen Aufschwung nahm und hierdurch jede Verbesserung in Duisburg, Ruhrort, Uerdingen, Düsseldorf, Köln, Frankfurt a. M., Mannheim, Ludwigshafen, Straßburg zu einem unmittelbaren Vorteil für den Handel von Rotterdam wurde“. Hinsichtlich Antwerpens weisen neue Berichte darauf hin, wie sein jüngster Aufschwung im Schiffsverkehrsverkehr direkt darauf zurückzuführen ist, daß die in den Jahren 1900 und 1901 erfolgte Vergrößerung der hamburgischen und bremischen Flotte diesem Platz kumulativ zugute gekommen ist. Die großen überseeischen Linien beider Plätze, abgesehen vom nordamerikanischen Verkehr, laufen alle Antwerpen zur Ergänzung ihrer Ladung an und rufen somit hier eine größere Verkehrssteigerung hervor als in jeder der beiden deutschen Städte.

Schließlich wird die Situation nach dieser Richtung hin noch besonders dadurch gekennzeichnet, daß, obwohl die deutsche Handelsflotte und die deutsche Reederei so ungleich größer sind, als die niederländische und die belgische, und ferner der deutsche Außenhandel dem belgischen und holländischen so stark überlegen ist, daß er die Umsätze von beiden zusammen übertrifft, auf je 1000 Köpfe der Bevölkerung der verschiedenen Länder bezogen, im internationalen Schiffsverkehrsverkehr deutscher Seehäfen 255 Registertonnen verkehren, in belgischen Häfen 1488,5, in niederländischen 1830,0.

VI.

Fassen wir die Sachlage zusammen, so ergibt sich, daß erstklassige Eingangshäfen des deutschen Seeverkehrs von internationaler Bedeutung heute sind: einmal die deutschen Plätze Hamburg, Bremen und vielleicht Stettin, sodann die beiden fremden Häfen Rotterdam und Antwerpen. Als Plätze zweiten Ranges kommen in Betracht: Königsberg, Danzig, Lübeck, Kiel, Emden und das holländische Amsterdam, denen sich 382 einen Schiffsverkehrsverkehr notierende Hafenplätze an der Küste, auf den Inseln und am deutschen Rhein als Plätze dritten und niedrigeren Ranges in Deutschland hinzugesellen, während man wohl sagen kann, daß die übrigen holländischen und belgischen Plätze, abgesehen vielleicht von Ostende als Durchgangsort des Personen-, Post- und Fischereiverkehrs, für Deutschland nicht in irgend nennenswertem Maße in Frage kommen. Andererseits haben von sonstigen Häfen in West- und Südeuropa, vor allem Havre, Genua und Triest als Aus- und Eingangspforte eines kleinen Verkehrs für einzelne Teile von Deutschland wohl eine gewisse Bedeutung.**)

Was hat nun für die Entstehung dieser Differenzierung den Ausschlag gegeben? In gewissem Umfange haben die natürlichen Verhältnisse einen nennenswerten Einfluß gehabt. Die Lage des Elbmündungs-, des Rheinmündungs- und Scheldemündungshafens ist wirtschafts- und siedlungsgeographisch bei weitem die beste. Sie

*) H. A. van Nijelsteyn: „Le Port de Rotterdam“. 2. Auflage. Rotterdam 1904.

***) Es handelt sich hier nur um den Verkehr in der Weise, daß etwa Waren über Triest oder Havre nach Deutschland eingehen oder von Deutschland ausgehen, nicht um den Verkehr, den etwa Frankreich, Italien und Österreich-Ungarn über diese oder andere Plätze mit deutschen Seehäfen zu Wasser vollziehen.

verfügen über die günstigsten Verbindungen mit großen Mittelpunkten der Bevölkerungsdichte und gewerblichen Betriebsamkeit, und in diesem Sinne ist Antwerpen als Mittelpunkt eines sich eng zusammenschließenden Netzes von industriellen Unternehmungsgebieten in gewissem Sinne sogar am besten gestellt. Die mächtigen Flußläufe des Rheins und der Elbe, die der natürlichen Formation folgenden Schienenstraßen sind aber auch für die andern beiden Plätze überaus große Begünstigungen. Hamburg, in günstigster Lage, auf dem Isthmus zwischen Nord- und Ostsee gelegen, die Elbemündung beherrschend, nach Berlin mit ausgezeichnete Land- und Wasser Verbindung ausgerüstet, der natürliche Zielpunkt des Verkehrs von Magdeburg, von breiten Strichen Sachsens und des Ursprungslandes der Elbe, Böhmens, durch die Anziehungskraft dieser Wasserader auch hinübergreifend nach Schlesien, tritt als Ausgangs- und Eingangstor von fünf mächtigen Industriegebieten und Bevölkerungskomplexen auf, und Rotterdam nennt durch die Rheinstraße die Rheinlande und breite Teile Westfalens, Hessen, Baden, Elsaß-Lothringen und die Nordost-Schweiz sein Hinterland. Die Gunst der Verkehrsstraße, die mittels des Breslauer Umgehungs Kanals sich tief nach Schlesien hinein erstreckt, anderwärts durch nahe Landverbindung und den Finowkanal nach Berlin hinübergreift, bedeutet das Glück Stettins. Bremen dagegen ist zwar an einer langen, aber keineswegs leistungsfähigen Wasserstraße gelegen, die ihm auch kein näheres Hinterland von nennenswerter Betriebsamkeit und Verkehrsdichte aufzutut; schon Schiller schrieb, über die Weser lasse sich nicht viel sagen; somit ist es in dieser Richtung unter den großen Plätzen wohl am schlechtesten gestellt, schlechter noch als Amsterdam, das günstigere Verkehrslage und dichtere Bevölkerung des Hinterlandes aufweisen kann.

Aber die Verkehrslage ist auf die Dauer nur ein Punkt. Wir sahen schon, daß politische Verhältnisse eine große Rolle spielen können. Sie haben Memel, Danzig, in gewissem Sinne auch Königsberg eines Teils der ihnen durch die vorhandenen Wasserstraßen und ein sich den natürlichen Verhältnissen anpassendes Verkehrsnetz sonst in stärkerem Maße gebührenden Bedeutung beraubt; umgekehrt sind sie für Bremen von Nutzen geworden, indem die politische Scheidung der Weststaaten von Deutschland einen nennenswerten Teil des Verkehrs der Wesermündung zuführt, der sonst dem Rheintale anheimfallen würde.

Ein anderes Moment, das man früher wohl mindestens an zweiter Stelle genannt haben würde, ist heute einigermaßen zurückgetreten: der natürliche Charakter der Wasserstraße, des Hafens und des Anseglungsgebietes. Hier war einst Deutschland, wie schon gesagt, tatsächlich benachteiligt. Durch die in der Wasser- und Tiefbautechnik seit den 60er Jahren erzielten Fortschritte sind die Verhältnisse auf diesem Gebiet aber heute sozusagen in die Hand des Menschen gegeben. Ein interessierter Staat oder eine Stadt können ihre Wasserstraßen und Häfen dem Verkehrsbedürfnis fast beliebig anpassen, und die Bedeutung der Anseglungsverhältnisse hat im Zeitalter des Dampfes erheblich nachgelassen. Mit dem Jahre 1867 begann Hamburg, die ersten Rajen zu bauen; in der Folgezeit unternahm es Antwerpen, seine Hafenanlagen zu verbessern, und die 80er und 90er Jahre erzählen von einer ununterbrochenen Flut von Unternehmungen, die Wasserstraßen und die Hafenplätze an den deutschen Küsten überall da auszugestalten, wo das Verkehrsbedürfnis dies zu erfordern schien oder wo man durch ausgezeichnete Verkehrseinrichtungen Handel und Wandel anzulocken hoffte. Der Zoll-

anschluß von Hamburg und Bremen lieferte den Anstoß zu ganz außerordentlichen Leistungen im Bau von Häfen und Verkehrseinrichtungen, denen im kleineren Maßstabe Stettin und Danzig, Lübeck, Königsberg und Emden folgten. Die Anlage von Raken und Liegeplätzen, Hafentassins, Umschlagseinrichtungen zwischen See- und Flußverkehr einerseits, See- und Landverkehr vermittelt zwischengeschalteter Güterschuppen, Speicherkomplexe und Eisenbahnanlagen andererseits haben hier die Grundlage für einen mit allen Mitteln der modernen Technik arbeitenden Schnellverkehr für die Waren- und Menschenexpedition geliefert, bis in Hamburg ein wahrer Wettlauf zwischen Verkehrssteigerung und Steigerung der technischen Leistungsfähigkeit gegenüber dem anschwappenden Verkehr eingetreten ist. Die genialen Weserforrektionsarbeiten von Franzius, die an der Weser erstklassige Häfen schufen und aus dem fast unzugänglich gewordenen Bremen wieder einen mittleren Hafen, aus Bremerhaven einen erstklassigen gemacht haben, gehen ihrer Vollendung entgegen und sind der hervorragendste Typus der Flußkorrekturen, die sich gleichfalls auf alle Ströme, von der Ems bis zum Pregel sowie den Rhein, erstreckt haben. Der Pregel ist reguliert und hat mittels des Haffkanals einen verbesserten Zugang zur See, die Obermündung hat eine wesentliche Vertiefung und Geradelegung der Fahrstraße erhalten. In Danzig und bei Kostock hat man durch Geradelegung des Flußlaufes die Schiffahrtsverhältnisse zu verbessern gesucht, und in Lübeck hat man sich zu großartigen Experimenten, der Vertiefung und Begradigung der Trave, gleichzeitig mit einem Ausbau der Häfen und Anlage einer künstlichen Wasserstraße verstiegen, die die Travestadt zu einem Elbhafen zu machen bestimmt sein sollte. Und schließlich ist durch die großen Emskorrekturen, die Hafentbauten von Emden, ein Teil dessen wieder gut gemacht, was Wetter, Wind und Wellen an diesem alten Handelsemporium gefährdet hatten. Durch den Dortmund-Emskanal ist er zu nennenswerter Bedeutung aufzusteigen im Begriff. An der Elbe ist die Fahrwasserkorrektur selbst noch nicht zu Ende gebracht, sondern harret ihrer Vollendung erst in der näheren Zukunft, aber eine besondere Begünstigung hat Hamburg wiederum durch den Nordostseefanal erhalten, der den mächtigsten Nordseehafen alsbald zugleich zu einem Ostseeporz machte, während die Tatsache, daß Kiel gleichzeitig hierdurch zum Nordseehafen wurde, bisher mehr vom technischen und kriegsmaritimen als vom kommerziellen Standpunkt für diesen Ort von Bedeutung geworden ist.

Man kann sagen, daß bei allen bisher durchgeführten Verkehrsverbesserungen und den noch weiter auszuführenden Vergrößerungen und Korrekturen sowohl der Unterläufe wie der Oberläufe der Flüsse keine technischen Erwägungen oder die Aus-sichten unmittelbarer Rentabilität von ausschlaggebender Bedeutung gewesen sind, sondern daß wesentlich die Bedürfnisse des vorhandenen oder zu erwartenden Verkehrs die Art der Anlagen bestimmt haben. Dahin gehört neben dem Umfang des Verkehrsvolumens einmal seine geographische Ausgestaltung, die Frage, ob es sich um überseeischen oder um europäischen Verkehr handelt, sodann der Charakter der umgesetzten Waren. Für die großen Seehäfen des Weltverkehrs: Hamburg und Bremen, Rotterdam und Antwerpen, bemessen sich die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Gesamtverkehrsanlagen, abgesehen von der dem Verkehrsvolumen entsprechenden räumlichen Ausdehnung, wesentlich nach den Größenverhältnissen der im internationalen Seeverkehr heutzutage üblichen größten Schiffstypen. Nur wenn sie geeignete Zugangsstraßen, Bösch-

und Ladeplätze für die Ozeanriesen zwischen 10 000 und 25 000 Tons besitzen oder schaffen, können diese Seehäfen bezw. die ihnen zur Aufnahme des größten Verkehrs vorgelagerten Vororte dauernd darauf rechnen, das Renommee uneingeschränkter Verkehrsmöglichkeit zu bewahren, und so müssen sie zur Schaffung von Löss- und Ladeeinrichtungen an Stellen schreiten, wo die Schiffe mit dem größtmöglichen Tiefgang sich gesichert bewegen können, der seinerseits wesentlich beeinflusst wird durch die Tiefenabmessungen der großen künstlichen Durchgangsstraßen des Verkehrs, des Suezkanals, Nordostseefanals und in Zukunft des Panamakanals, bezw. durch die für den Handel und Verkehr der Zeit sich am rentabelsten erweisende Schiffsgrößeneinheit. Daneben müssen sich diese und die ihnen nahestehenden zweitklassigen Häfen den entsprechenden technischen Apparat zur Bearbeitung ihrer großen Spezialstapelartikel schaffen, einmal die feuergefährlichen Waren ausscheiden und gesondert behandeln, sodann für ihre Spezialartikel, den speziellen Charakter gewisser Verkehrswege, Baumwoll-, Getreide-, Südfrucht-, Kaffeehandel usw., besondere Verkehrseinrichtungen schaffen.

Ist heute die untere Grenze für einen leistungsfähigen Hafen erster Klasse an das Vorhandensein einer Fahrstraße von mindestens 9 m zulässigen Schiffstiefgangs geknüpft, so verringert sich der Satz für die zweitklassigen Häfen auf zugängige Fahrstraßen von etwa 5 bis 6 m, unter diesem Tiefgang aber ist lediglich ein kleiner und lokaler Schiffsverkehr heutzutage möglich.

Nun haben die deutschen Nordseehäfen gegenüber den westeuropäischen Häfen bisher noch zum Teil den Nachteil gehabt, daß der Verkehr sich in den ihnen vorgelagerten Mündungsplätzen oder fluslaufwärts durch Leichter vollziehen muß, doch ist Hamburg speziell Antwerpen gegenüber stark dadurch begünstigt, daß es keine Schleusenhäfen hat, sondern ein jederzeit zugängiger „Tidehafen“ ist, und allen Plätzen der Erde steht es dadurch voran, daß es auf technischem Gebiet in den letzten 22 Jahren Anlagen geschaffen hat, die an Großartigkeit und Zweckmäßigkeit derzeit kaum übertroffen werden können.

Es bedarf keiner Betonung, daß auf all diesen Gebieten die belgischen und holländischen Häfen nicht müßig gewesen sind; noch nie ist so intensiv an der Verbesserung der Rheinmündung, der Schaffung großartiger Hafenanlagen, verbesserter innerer Kommunikation für Rotterdam und Antwerpen gearbeitet, wie neuerdings, und die Projekte zu Neuerungen reißen nicht ab. Und wie diesseits, so läßt man auch jenseits der Grenzen es an Duzenden, ja Hunderten von Millionen für technische Arbeiten nicht fehlen und sucht zugleich durch möglichst zweckmäßige Administration der Anlagen und denkbar billigste Benutzungsstarife hinter keinem Mitbewerber zurückzubleiben.

So ist es nach der technischen Richtung heute tatsächlich in die Hand des Menschen gegeben, was er aus einem Küstenplatz machen will. Die neueren Untersuchungen aber, speziell Wiedenfelds,*¹) haben klargelegt, daß auch dies nicht ausreicht, um die wirtschaftliche Stellung eines Seehafens zu sichern. Wo mehrere Plätze im Wettbewerb stehen, da hat der jeweilige Stand der natürlichen Lage und technischen Verkehrsanlagen eine erhebliche Bedeutung. Es kommt aber noch eine Reihe weiterer Momente

*¹) Dr. Kurt Wiedenfeld: Die nordwesteuropäischen Welthäfen, Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde usw., Heft 3; Berlin 1903. Siehe auch E. Murken: Die Grundlagen der Seeschifffahrt; Berlin 1904.

hinzu, die ihrerseits in mancher Beziehung für den Wettbewerb entscheidend werden: die Verwaltung der Häfen und die örtlichen Abgabeverhältnisse, die Bedeutung und Kraft des Handelsstandes, seine Unternehmungslust und Leistungsfähigkeit, seine finanziellen Ressourcen und die Art, wie er sie für Entfaltung des Handels und vor allem auch für die Erhaltung und Weiterentwicklung der Verkehrsanstalten zu benutzen weiß, die Organisation des Verkehrsdienstes und die Schaffung eines nennenswerten lokalen Rückhaltes für die ganze wirtschaftliche Maschinerie.

Der Ausgestaltung des Hafenbetriebes haben die Behörden in zunehmendem Maße ihre Aufmerksamkeit gewidmet, zumal nachdem man erkannt hat, wie einzelne ausländische Häfen durch ungenügend rasche Anpassung an die gesteigerten Verkehrserfordernisse gelitten haben. Hier drängen alle Kräfte nach organisiertem Schnellbetriebe für die Abfertigung der ein- und auslaufenden Schiffe hinsichtlich des Lösschens und Ladens, des Kohlens und der erforderlichen Reparaturen. Zur Erzielung der denkbarsten Verkehrsfreiheit hat man für Stettin, Danzig, Königsberg und Emden nach dem Vorbild der Nordjeeemporien die Häfen mit Zollausflußbezirken versehen, um damit zugleich ihre Zwischenhändlerstellung zu erleichtern. Alles läuft darauf hinaus, den Verkehr so wenig wie möglich zu belasten und durch die Verkehrsabgaben nur die Kosten ganz oder teilweise zu decken, nicht aber Einnahmen zu erzielen.

Hinsichtlich der Bewohner mancher Ostseeplätze wird betont, daß von dem früheren Kaufmanns- und Reedereistand ein Teil günstigere Gesilde aufgesucht hat. Umgekehrt hat in vergangenen schwierigen Zeiten der wagemutige Geist hanseatischer Großhändler sich schon einen festen Halt in der Welt zu schaffen vermocht, als man noch ganz allein auf sich selbst angewiesen war, und man kann wohl sagen, daß gerade in Bremen die Ungunst der Verhältnisse natürlicher Art, der rauhe Boden, auf dem der Handelsstand zu gedeihen versuchen mußte, wesentlich mitgeholfen hat, eine wirtschaftliche Blüte zu entwickeln, für die mancherlei natürliche Vorbedingungen fehlen, während es in Hamburg doch wesentlich eine Variation über den Satz ist, „wie sich Verdienst und Glück verketteten“, welche uns einen richtigen Standpunkt zur Beurteilung der dortigen Größe und leichten Versatilität gegenüber veränderter Handelslage und neuen Ideen liefert. Besonders beachtenswert aber ist es auch, wie bei der neuerlichen Entfaltung von Emden es nicht heimische Kräfte waren, die den Aufschwung in erster Linie förderten, sondern äußere Einflüsse, zugezogene Beamte, abgewanderte Eingeborene und Einflüsse von anderen Orten her, die einer des Fortschreitens ungewohnten Bevölkerung den Aufschwung gewissermaßen zunächst aufdrängen mußten. Hamburgs Leistungen in früherer Zeit verdienen uneingeschränkte Anerkennung, in der Gegenwart erntet es vielfach die Früchte des Vergangenen und die Folgen seiner erungenen Größe mittels der Tendenzen, die die Großen wachsen, die Kleinen nur allzuleicht abnehmen lassen. So hat es auch aus dem Nord-Ostseekanal durch Einrichtung neuer Verkehrsanstalten für seine Schlepsschiffahrt größere Vorteile gezogen, als die Mehrzahl der Ostseeplätze selbst und hat es verstanden, wie einst schon einmal in früheren Jahrhunderten, die Verkehrseinrichtungen von Emden zum großen Teil für seine Zwecke auszunutzen. Einer der hervorragendsten Hamburger hat jüngst bei der Erörterung des gegenwärtigen Zustandes selbst betont: was wohl die Bremer zu leisten imstande wären, wenn sie in Hamburg säßen. Die Bremer Betriebsamkeit ist eine hoch

aner kennenswerte. Sie hat durch eine Reihe bedeutsamer Veranstaltungen, vor allem die Baumwollbörse und den Norddeutschen Lloyd, sich auf achtenswerter Höhe gehalten, wemngleich dieser Hauptschiffahrtsbetrieb sich Güter im Seeschleppbetrieb von der Elbe herholen muß, um seine Schiffe zu füllen.*)

VII.

Man hört heute in den Hansestädten teilweise die Klage, daß die großen königlichen Kaufleute seltener würden, und in der Tat ist es für alle unsere Seehäfen bezeichnend, wie sie in finanzieller Abhängigkeit von anderen Plätzen befindlich sind. Im Handel werden keine so großen und dauernden Vermögen erworben und erhalten, wie in anderen Zweigen des Wirtschaftslebens, und Plätze, die sich allein auf den Handel verlegen, weisen zwar vielfach großen durchschnittlichen Wohlstand, aber keine große Zahl von konsolidierten Vermögen auf, wie Finanz- und Industriezentren. Bei der langsamen Entwicklung der Ostseeläge früher waren allerdings zum Teil die eigenen Ressourcen für den Finanzbedarf ausreichend, die Nordseehäfen aber, vor allem Hamburg, haben von jeher fremde Kredite in Anspruch genommen. Früher fanden sie solche in Amsterdam, dann in London; heute ist die Abhängigkeit zwar gegenüber dem Auslande geschwunden, sie ist aber in ungleich stärkerem Maße sowohl an der Nordsee als selbst an der Ostsee gegenüber Berlin eingetreten. Zeitweilig haben die Seestädte versucht, sich neben ihrem lokalen Stande von Finanzleuten und Bankiers große moderne Aktienbanken zu schaffen, doch sind die großen Berliner Banken alsbald auf dem Platz erschienen und haben sie verschlungen. Die Bankinstitute der Seestädte sind heute im wesentlichen ihre Filialen, wodurch sich ihnen dann allerdings gerade für ihre Spezialzwecke eine ungeahnte Kraft und ein unvergleichlich mächtiger Rückhalt zur Verfügung gestellt hat. Ebenso haben diese Großbanken in Amerika und Asien deutsche überseeische Bankinstitute ins Leben gerufen und hier neben den älteren Bankunternehmungen deutscher, vor allem hanseatischer Kaufleute eine steigende Rolle gespielt. Die Bedeutung des Rückhalts an den starken binnenländischen Finanzanstalten zeigt sich schließlich noch in besonders charakteristischer Weise bei den großen Reedereien, deren Kiefernbetriebe eine enge Anlehnung an erstklassige Berliner Finanzinstitute suchen und finden mußten. Die Deutsche Bank als Finanzanstalt des Lloyd, die Diskontogesellschaft als Finanzanstalt sowohl des letzteren wie der Hamburg—Amerika-Linie sind auf das engste mit den deutschen Reedereinteressen verknüpft.

Diese Reedereinteressen selbst haben ja im Laufe des letzten Halbjahrhunderts eine grundjägliche Wandlung erfahren. Wiedensfeld zeigt klar, wie auf ihrer Ausgestaltung in neuen Formen, auf der Einrichtung festorganisierter, regelmäßig betriebener, großartiger Verkehrsunternehmungen in bestimmten Richtungen die Stärke eines Seehandelsplatzes und seine Konkurrenzfähigkeit seinen Rivalen gegenüber wesentlich beruht, wie sozusagen von der Vielgestaltigkeit der Verkehrslinien und der einheitlichen Geschlossenheit des Verkehrsnetzes sein Rang und sein Gedeihen gegenüber den Konkurrenzplätzen abhängt. Aus diesem Grunde hat Hamburg mit Recht der Tatsache die größte Auf-

*) Vergleiche Dr. Karl Thieß: Die Entwicklung der Schifffahrt zwischen Hamburg und den Vereinigten Staaten unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs in: „Amerika, seine Bedeutung für die Weltwirtschaft usw.“; Hamburg 1905.

merksamkeit geschenkt, daß neuerdings (1902) zwar in der europäischen Fahrt 83 Linien mit 6200 Reisen in Hamburg gegenüber nur 69 Linien mit 3400 Reisen in Antwerpen unterhalten wurden, dagegen im außereuropäischen Verkehr 69 Linien mit 1500 Abfahrten von Antwerpen ausgingen, wo Hamburg nur 37 Linien mit weniger als 1000 Fahrten verzeichnete, so daß in der Organisation des Weltverkehrs in gewissem Sinne neuerdings Antwerpen überlegen erschien.

Die Einrichtungen des Netzes von regelmäßigen Linien hängen mit dem Wesen des ganzen modernen Betriebes der Handelsstädte zusammen, der sich gegenüber früherer Zeit erheblich gewandelt hat*) und neben dem besonders lohnenden Eigenhandel der im Einzelfall weniger lohnenden, aber bei zunehmender Massenhaftigkeit auch einträglichen und wichtigen Expedition einen steigenden Spielraum bereitet. Der Umstand, daß in Hamburg und in Antwerpen die Schiffe am ersten auf lohnende Aus- und Einfrachten rechnen können, lockt neben immer zahlreicheren festen Linien auch den sogenannten wilden Verkehr dorthin: die Sicherheit, daß hier mit der größten Schnelligkeit Expeditionen stattfinden und Waren ankommen, läßt letztere die Wege über die Hauptplätze wählen.

In diesem Sinne ist, wie oben erwähnt, das dichtbevölkerte, gewerbfleißige Hinterland für Antwerpen besonders wichtig, ist es aber auch höchst bedeutsam, daß die Seestädte neuerdings das alte Vorurteil aufgegeben haben, Handelsstädte taugten nicht für Industriebetriebe, und sich nunmehr mit Nachdruck eigene Großbetriebe geschaffen haben, die die einkommenden Waren teilweise an Ort und Stelle verarbeiten und aus heimischen und zugeführten Rohmaterialien in Fabrikation und Veredlungsverkehr Exportartikel schaffen, worin zugleich auch ein Gegengewicht gegen die Abnahme des Eigenhandels liegt. Hierher gehören außer den mit dem Seeverkehr direkt in Verbindung stehenden Industrien, wie Schiffbau und Schiffsreparaturgewerbe, Fischverarbeitungsgewerbe usw., die Bremer Reismühlen- und Silberwarenindustrie, Spinnereien usw., ferner die zahlreichen mächtigen Gewerbe der Metallindustrie, Verarbeitung von Ölen, Fett und die chemischen Industrien, Düngersfabrikation, Nahrungsmittelindustrie, Möbel- und Hausratsfabrikation usw., die Hamburg bereits zu einer Industriestadt ersten Ranges gemacht haben, die Zucker- und Eisenindustrie in und um Stettin und der neue Versuch der Industrialisierung von Danzig.

VIII.

Es ist eine große Mannigfaltigkeit von Umständen natürlicher, politischer, technischer, kommerzieller, finanzieller und industrieller Art, die den modernen Seehandelsplätzen ihre Stellung bedingen und zuweisen. Die einzelnen Tatsachen richtig zu beurteilen, bietet aber nennenswerte Schwierigkeiten. Will man z. B. die beiden Hauptrivalen im kontinentalen Verkehrsleben, Antwerpen und Hamburg, vergleichen, so bedarf es eines außerordentlich qualifizierten Eingehens auf alle verschiedenen Details, und vor allem darf man keine Zahlen verwenden, deren eigentlichen Wert man sich nicht vorher klargemacht hat. Wenn wir sehen, daß in Antwerpen und Hamburg nahezu gleiche Schiffsräume ankommen, so ist damit noch nicht gesagt, daß beide Plätze den gleichen Umfang des Seeverkehrs haben; auch abgesehen davon, daß die Antwerpener Rechnungs-

*) Vergleiche meine Ausführungen in „Die Entwicklung der deutschen Reederei“: Handels- und Reichspolitik, Bd. 2, Stuttgart 1900, — sowie die jährliche Übersicht im „Jahrbuch der deutschen Seeinteressen“.

methode das Volumen der verkehrenden Seeschiffstonnagen zum großen Teil zu groß erscheinen läßt — im ganzen um mindestens 15 bis 17 Prozent. In Antwerpen laufen zahlreiche fremde Schiffe nur um einiger Ergänzungsladung willen ein, die somit nur wenig Ladung bringen oder fortführen und trotzdem auf ihrer Hinreise wie auf ihrer Rückreise als ankommend und abgehend jedesmal voll angeschrieben, im ganzen also doppelt aufgeführt werden, während sie an der Endstation Bremen oder Hamburg auf derselben Hin- und Herreise nur einfach erscheinen, trotzdem sie außerdem für diese Plätze ihre Hauptladung führen. Das ist speziell auch dann zu berücksichtigen, wenn die Zahlen zu zeigen scheinen, daß sich in Antwerpen anscheinend eine größere Tonnage im überseeischen Verkehr bewegt, dagegen in Hamburg ein größerer Teil in der näheren europäischen Fahrt, daß Antwerpen im Verkehr nach Asien und Australien eine größere, nach Amerika und Afrika eine annähernd so große Tonnage wie Hamburg aufweist. Hier muß man auf die Werte der Einfuhren und Ausfuhren sehen, und dann findet man, daß die Seeimport von Antwerpen 1902 etwa 1200 Millionen Mark und die Seeexport Antwerpens etwa 1100 Millionen Mark betragen hat, dagegen in Hamburg die Einfuhr seewärts fast 2300 Millionen Mark, die Ausfuhr seewärts 1900 Millionen Mark, so daß der Seehandel Hamburgs das Doppelte von Antwerpen betrug. Und auch Rotterdam und Antwerpen zeigen etwas veränderte Ziffern. Wenn man die Warenmengen, die bewegt werden, in Betracht zieht, so hat im Jahre 1902 Rotterdam 10,1 Millionen Gewichtstonnen, Antwerpen aber nur 8,6 Millionen Tonnen empfangen. — Ferner ist Hamburg der Ausgangspunkt eines großen Auswanderungsverkehrs, der für Antwerpen keine entsprechende Rolle spielt.

Doch würde all dies noch kein endgültiges Bild von der Bedeutung der einzelnen Orte als Handelsplätze liefern, wenn man nicht auch weiß, wieviel der bewegten Waren Eigenhandel, wieviel Speditionsgut ist; hierfür aber fehlen alle zahlenmäßigen Anhaltspunkte. Wir wissen nur, daß von den drei Hauptkonkurrenten Hamburg noch bei weitem am meisten Eigenhandel treibt, Rotterdam am wenigsten, daß Antwerpen zwar neuerdings einzelne große Zweige des Eigenhandels, wie Getreide, Holz, Wolle, Rautschuk, Gummi und einige andere La Plata- und Kongoartikel, entwickelt hat, daß es aber gegenüber der Mannigfaltigkeit des hamburgischen Eigenhandels in Kolonialwaren und anderen Nahrungsmitteln, Drogen und Chemikalien, Zucker usw. weit zurücksteht, daß es in keinem Artikel eine überragende Bedeutung auf dem Kontinent besitzt wie Hamburg für Kaffee und Zucker, Bremen für Baumwolle, und daß es an Kapitalkraft sich mit dem ersteren Platz noch nicht messen kann, wie denn eine Anzahl der mächtigsten Antwerpener Häuser hanseatischen bzw. deutschen Ursprungs sind. Bei einem Vergleich von Bremen und Stettin würden wir ähnliche Beobachtungen machen, die die ungleich größere Bedeutung Bremens als Eigenhandelsplatz dartun.

Das Gesamtergebnis aber wird sein, daß eine Klassifizierung der deutschen Seehandelsplätze die Reihenfolge: Hamburg, Bremen, Antwerpen, Rotterdam, Stettin usw. nehmen würde, vielleicht sogar Bremen einem der fremden Plätze nachzustellen wäre. Das ist auf alle Fälle ein nicht ganz unbedenklicher Zustand, der auf den an und für sich erfreulichen Entwicklungsgang der deutschen Seeinteressen einen Schatten wirft. Demgemäß liegen für die deutsche Verkehrs- und Wirtschaftspolitik wichtige Probleme vor, und man darf nicht zu leicht über das Bedenken hinweggehen,

daß die neue Kanalvorlage vielleicht Antwerpen und Rotterdam gegenüber Hamburg und Bremen erheblichen Nutzen bringen kann. Es liegen bereits so wichtige Gravitationsmomente vor, daß jede Verschiebung zu ihren Gunsten speziell für Bremen verhängnisvoll werden könnte. Es wird mit allem Nachdruck darauf zu bestehen sein, daß die Regierung bei der Tarifbemessung für den Kanal und das staatliche Schlepptomopol nicht dem Drängen einzelner rheinischer Umschlagplätze wichtige Teile der deutschen Seeinteressen opfert.

Weiter ist es von großer Wichtigkeit, daß die Behandlung der Frage gedeihlicher Seehandelspolitik auch über die Grenzen des europäischen Kontinents hinaus ständig in sachgemäßer Weise erfolgt. Die Förderung guter und reger Beziehungen zu den überseeischen Gebieten ist eine der Vorbedingungen für das fernere Gedeihen der heimischen Stütze des Seehandels und der Millionen von Menschen, die mit seiner Blüte eng verknüpft sind. In erster Linie gilt das von England und Amerika, den beiden Hauptverkehrsnationen des deutschen Handels. In früheren Zeiten, als England den Weltseehandel beherrschte, da war sein Überwiegen für das eigene Aufkommen zeitweilig gefährlich. Von 1871 bis 1880 machte die britische Seeimport in Hamburg mehr als 50 Prozent der ganzen dortigen Seeimport aus, wozu noch ein allerdings damals ziemlich unbedeutender direkter Handel mit den englischen Kolonien kam, und auch für das ganze Deutsche Reich waren in der Zeit von 1872 bis 1875 mehr als 50 Prozent des ganzen Schiffsverkehrsverkehr mit England. Der Flagge nach war in der Schiffsbewegung 1872 bis 1875 mehr als ein Drittel britisch. Heute entfällt vom Verkehr in Hamburg mehr als ein Sechstel der Import, fast ein Viertel der Export und ein Fünftel des Gesamthandels auf England, ein Achtel der Import, mehr als ein Vierzehntel der Export und fast ein Zehntel vom Gesamthandel auf die britischen Kolonien, also nicht ganz ein Drittel der Import, der Export und des Gesamthandels auf das größere Britannien. Am Handel des Deutschen Reiches beträgt der Anteil Englands ein Achtel der Import, fast ein Fünftel der Export und fast ein Sechstel des Gesamtumsatzes, der Anteil der Kolonien mehr als ein Dreizehntel der Import, ein Dreiundzwanzigstel der Export und ein Sechzehntel des Gesamthandels, also der Anteil des gesamten britischen Reiches ein Fünftel der Import, fast ein Viertel der Export und erheblich mehr als ein Fünftel des Gesamthandels. Im Seeverkehr der deutschen Häfen bewegten sich 1902 von 40 Millionen Tonnen rund ein Viertel im Verkehr mit Großbritannien. — Hat England die allbeherrschende Stellung verloren, die es einst infolge der deutschen Zerrissenheit hatte gewinnen können, so sind die beiderseitigen Beziehungen doch nach wie vor von größter und fruchtbarster Bedeutung und gar wohl einer sorgfältigen Pflege auf beiden Seiten wert. Deutschland, das früher den Verkehr mit England allzu nachdrücklich betrieb, darf keineswegs versuchen, diesen etwa der Beziehungen mit anderen überseeischen Ländern halber allzusehr zu vernachlässigen. Denn hat sich auch der Verkehr mit den Vereinigten Staaten in den letzten Jahrzehnten ungleich rascher entfaltet, so ist es doch vor allem das Dominieren der amerikanischen Importen, die dies zuwege gebracht haben und, zu Anfang der siebziger Jahre noch unbedeutend, heute ihrem Werte nach die erste Stelle unter den deutschen Importen einnehmen. 1903 hat die nordamerikanische Import mehr als ein Siebentel des deutschen Außenhandels ausgemacht, während man Deutschland nur den elften Teil seiner Export abnahm. — Ohne eine angemessene

Weiterförderung dieser beiden Hauptgrundrichtungen unserer Seeinteressen, des britischen und nordamerikanischen Verkehrs, ist ein Gedeihen der deutschen Küsten nur schwer denkbar.

Darum aber handelt es sich bei dem deutschen Streben nach einer starken Macht zur See, das Gedeihen des wirtschaftlichen Verkehrs der deutschen Küsten gegen Angriffe und Absperrungen zu sichern. Es ist jüngst behauptet worden, die steigenden Aufwendungen für die Marine seien nutzlos, weil das Schutzobjekt, die deutsche Reederei, die in Frage kommenden Summen nicht wert sei. Kein Einsichtiger kann diese Formulierung des Problems ernst nehmen. Die Reederei ist nur ein einzelnes Glied in der Kette der wirtschaftlichen Entwicklung, welche die deutschen Küstenplätze genommen haben, und eine wirksame Sperrung dieser Küsten auf längere Zeit würde nicht nur die Schifffahrtskreise, sondern die Millionen von Menschen, welche längs der Seeküste leben und direkt und indirekt mit der Beforgung des Seeverkehrs in Verbindung stehen, in den Grundlagen ihrer Existenz erschüttern, würde tiefgreifend auf die ganze deutsche Volkswirtschaft im Innern des Landes zurückwirken und anderseits den Konkurrenten im Osten und Westen, im Norden und Süden dauernde Vorteile schaffen, wo mühevoll Arbeit der letzten Jahrzehnte endlich Deutschland einen Teil der Betätigungsmöglichkeit geschaffen hatte, die man nur zu lange entbehren mußte. Ein erfolgreicher Angriff auf die deutschen Küsten würde zwar nicht England und Amerika, von denen so häufig als den Haupttrivalen deutschen Seeverkehrs gesprochen wird, erheblich fördern, denn aus der Erbschaft einzelner Teile des deutschen Überseeverkehrs würde weder das eine, noch das andere Land so viel Gewinn ziehen, wie es durch den Verlust einer seiner wichtigsten Geschäftsverbindungen einbüßen müßte. Wohl aber würden Antwerpen und Rotterdam, in zweiter Linie Triest, Genua und Havre und schließlich die nordischen und russischen Haupthäfen, welche jetzt zum Teil von dem Zwischenhandel deutscher Städte bedient werden, sich Riemen aus unserem Fleisch schneiden können.

Das Blühen und Gedeihen der deutschen Seestädte fördern und sichern, heißt der deutschen Volkswirtschaft einen großen Dienst tun; denn in dem Wettbewerb in der weiten Welt muß dafür gesorgt werden, daß die Leistungsfähigen immer leistungsfähiger gemacht werden; Aufgabe einer gesunden Heimatpolitik bleibt es daneben, auch die Schwachen und Schwankenden im Osten nach Kräften zu stützen, nicht auf Kosten der anderen, wohl aber neben ihnen und damit sie sich ihrerseits gegenseitig wie die Pfeile im Bündel besser und wirksamer stützen können.



Die deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1903/04.

Die von der Kolonialabteilung des auswärtigen Amts aufgestellte Denkschrift über die deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1903/04 entwirft im allgemeinen ein befriedigendes und hoffnungsfroheres Bild von der gegenwärtigen Lage und der Zukunft unserer Kolonien, als es bisher in diesen offiziellen Berichten geschehen konnte. Freilich muß man Südwestafrika, jene Kolonie, die nach ihren klimatischen und wirtschaftlichen Bedingungen die besten Aussichten für eine europäische Besiedlung im großen bot, vorläufig infolge der dort ausgebrochenen Eingeborenen-aufstände von dieser günstigen Perspektive ausschließen.

Die Faktoren aber, die in den zentralafrikanischen Besitzungen sichtbar fördernd gewirkt haben und weiter wirken werden, sind die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Eisenbahnen und die Erschließung neuer, vielversprechender Produktionsgebiete.

Auf die wirtschaftlichen Verhältnisse soll des näheren bei den einzelnen Kolonien eingegangen werden, es sei hier nur vorweg bemerkt, daß die Baumwollkulturversuche sowohl in Togo wie in Deutschostafrika weitere Fortschritte gemacht haben, die ganz besonderer Beachtung wert erscheinen und für die Zukunft dieser Kolonien von ausschlaggebender Bedeutung werden können. In Togo, wo die Versuche seit dem Jahre 1900 datieren, ist es gelungen, die Eingeborenen in ansehnlichem Umfang zum rationellen Anbau von Baumwolle zu bestimmen. Die Ernte dieses Jahres war bereits so groß, daß der Transport zur Küste Schwierigkeiten bereitete, welchen durch den inzwischen beschlossenen Bau der Inlandbahn abgeholfen werden wird. In Ostafrika, wo diese wichtige Kultur erst 1902 eingeführt wurde, ist es besonders die Qualität der gewonnenen Baumwolle, welche zu den besten Erwartungen berechtigt, da es festgestellt ist, daß die sonst nirgends zu akklimatisierende ägyptische Baumwolle ihre wertvollen Eigenschaften hier behält.

Die in den verschiedenen Zweigen der Produktion gemachten Fortschritte treten in den Zahlen des Außenhandels der Schutzgebiete in Erscheinung. Nach den für das Kalenderjahr 1903 zum erstenmal in allen Schutzgebieten zur Anwendung gebrachten neuen Grundsätzen für die Aufstellung der Handelsstatistik hat der Gesamthandel für alle Schutzgebiete sich auf 67,3 Millionen Mark gestellt, wovon 41,7 Millionen auf die Einfuhr und 25,6 Millionen auf die Ausfuhr entfallen. Unter Berücksichtigung der veränderten Buchungsmethode ergibt sich im Gesamthandel von 68,9 Millionen Mark gegen 64,8 Millionen im Vorjahr mithin eine Zunahme von 4,1 Millionen Mark. Von dieser Zunahme entfallen allein 3,1 Millionen auf die Ausfuhr, so daß letztere wiederum eine stetigere und stärkere prozentuale Zunahme zeigt, als die Einfuhr.

Von dem Vertrauen, welches das deutsche Kapital in die fortschreitende Entwicklung unserer Kolonien setzt und welches durch die Eisenbahnbauten in Togo und Ostafrika augenscheinlich verstärkt worden ist, zeugen einige neue Unternehmungen größeren Umfangs von privater Seite, die sich an den schon im Vorjahre gemeldeten Bau der Otavibahn in Südwestafrika anschließen. Hierher gehören die Anlage eines

Schwimmdocks in Duala (Kamerun), die Landungsanlagen des Norddeutschen Lloyd in Simpsonshafen und vor allem die Gründung von zwei kolonialen Bankunternehmungen der Deutsch-Ostafrikanischen und der Deutsch-Westafrikanischen Bank. Es ist wohl kein Zufall, daß die genannten Banken ihre Tätigkeit zunächst auf die beiden Kolonien Ostafrika und Togo erstrecken wollen, deren wirtschaftliche Aussichten durch Bewilligung von Bahnbauten im Jahre 1903 erheblich verbessert worden sind.

Die Finanzen der Schutzgebiete haben naturgemäß durch den Aufstand in Südwestafrika eine außerordentliche Verschiebung erfahren. Während die Gesamtausgaben für das Rechnungsjahr 1904 ursprünglich auf 25,4 Millionen Mark veranschlagt waren, stellten sie sich mit einem Ergänzungs- und Nachtragsetat auf 106,2 Millionen Mark. Für das Jahr 1905 sind die Ausgaben auf 76,3 Millionen Mark veranschlagt. Sieht man jedoch von Südwestafrika ab, so ergeben die eigenen Einnahmen der Kolonien für 1905 ein Mehr von 1,4 Millionen Mark, während der Reichszuschuß (außer für Südwestafrika) im Etat für 1905 um 1 Million Mark herabgesetzt werden konnte.

Deutsch-Ostafrika.

Die innere Organisation der Verwaltung, besonders die Ausgestaltung der Kommunalverbände, deren Hauptinteresse dem Wegebau und der weiteren Hebung der Eingeborenenproduktion gewidmet war, hat weiteren Fortgang genommen, wovon Einrichtungen, wie eine Sparkasse und eine Schlachthalle in Dar-es-Salam, Zeugnis ablegen. Von neuen Verordnungen sind zu erwähnen die Hafenordnung für Dar-es-Salam, welche das Ein- und Auslaufen der Fahrzeuge, Quarantänekontrolle, Festmachen, Lösch- und Ladewesen regelt und auf die vorhandene Gelegenheit zum Docken und die Benützung der bestehenden Reparaturwerkstätten hinweist, sowie vor allem die Verordnung des Reichskanzlers bezüglich des Münzwesens des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebietes vom 28. Februar 1904. Durch diese ist die Rupie als Münzeinheit beibehalten, jedoch in ein festes Verhältnis zur Reichsmark (3 Rupien = 4 Mark) gebracht, eine Maßregel von erheblicher Bedeutung in wirtschaftlicher und handelspolitischer Beziehung, mit der übrigens England schon vor einigen Jahren in Indien vorgegangen ist.

Die weiße Bevölkerung des Schutzgebietes ist von 1250 auf 1437 Köpfe angewachsen. Hierunter befanden sich 363 Angehörige des Gouvernements, der Schutztruppe und der Post, 275 Missionare und Geistliche, 130 Ansiedler und Pflanzer (39 mehr als im Vorjahre) und 127 Kaufleute und Händler. Auf die einzelnen Nationalitäten verteilt sich die Zahl, wie folgt: 1102 Deutsche, 80 Franzosen, 57 Engländer (diese wie die Franzosen meist Missionare und Schwestern), 57 Griechen (meist Kaufleute und Händler). Die Zahl der farbigen Bevölkerung läßt sich nur schätzen, da die Zählungen noch unvollständig sind, und wird von Kennern der Verhältnisse auf etwa 10 000 Araber und Jnder und 6 700 000 Schwarze angegeben.

Das Schulwesen weist weitere günstige Fortschritte auf, und die Erfolge zeigten sich besonders in der Weiterentwicklung der Häuser- und Hüttensteuer, welche im wesentlichen auf der von den Steuererhebern in den deutschen Schulen erhaltenen Ausbildung beruht. Die Kommunalverwaltung in Tanga richtete sogar mit aus der

dortigen Schule hervorgegangenen Leuten eine Druckerei ein, in welcher eine deutsche Zeitung, die „Usambara-Post“ gedruckt wird.

Als Resultate der eifrig geförderten Landesaufnahme liegen von dem Küstengebiet mit Ausnahme des Gebiets von Tanga sämtlich Blätter der Sektionskarte im Maßstabe von 1 : 300 000 vor.

Die Usambara-Eisenbahn hat auf der Strecke von Tanga bis Korogwe (84 km) den Betrieb voll aufrecht erhalten und sich besonders nach einer zu Beginn des Jahres eingetretenen, weitgehenden TarifiermäÙigung, insbesondere für Landeserzeugnisse, durchaus bewährt. Eine erhebliche Anzahl von landwirtschaftlichen und gewerblichen Unternehmungen (Agavenpflanzungen und Hanffabriken) längs der Bahnlinie ist zu verzeichnen. Die beträchtliche Steigerung des Personen- und Güterverkehrs hat die Herabsetzung des Tarifs schon mehr als ausgeglichen. Es ist daher Aussicht vorhanden, daß der Bahnbetrieb in nicht allzuferner Zeit die jetzt erforderlichen Zuschüsse wird entbehren können. Der Weiterbau der Bahn, zunächst um 45 km bis Mombo, am westlichen FuÙe des Usambara-Gebirges ist in Angriff genommen und soweit gefördert, daß die betriebsfähige Herstellung der ganzen Strecke bis Ende März 1905 in Aussicht steht.

Die African Transcontinental Telegraph Company hat nach Herstellung des Überlandtelegraphen von Bismarckburg am Südenbe des Taganyika bis Ubidji keine weiteren Arbeiten vorgenommen.

Die Flottille und die Gouvernementswerftstätten weisen gute Betriebsergebnisse auf; die Befürchtung jedoch, daß die Benutzung des Schwimmdocks infolge seiner geringen Tragfähigkeit nur eine beschränkte sein würde, hat sich bestätigt. Die an der Küste verkehrenden Dampfer sind mit wenigen Ausnahmen für das Dock zu schwer.

Die Produktionsverhältnisse des Küstengebiets wiesen einen gewissen Fortschritt auf, im Innern dagegen ist auf eine Besserung nicht zu rechnen, solange es an geeigneten Transport- und Absatzwegen fehlt. In der Produktion der Eingeborenen nehmen Kautschuk und Kopra die erste Stelle ein; die Erziehung zum Baumwollpflanzler kann naturgemäß nur eine langsame sein. Die Elfenbeinausfuhr ist in weiterem raschem Rückgange begriffen. Die Ausfuhr an Kautschuk betrug 339 643 kg im Werte von 1 993 848 Mark, gegen 255 368 kg = 1 210 017 Mark im Vorjahre.

Von europäischen Unternehmungen stehen vorläufig noch die Kaffeepflanzungen in erster Reihe; einen bedeutenden Fortschritt haben die Agavenpflanzungen gemacht; Baumwolle und Pfeffer fangen an, erhöhte Bedeutung zu gewinnen. Außerdem werden noch Kokospalmen, Kautschuk, Vanille, Kartoffeln, Zucker und Tabak gebaut. Die Kaffeernte 1903 blieb infolge der Trockenheit hinter den Erwartungen zurück, und die Ausfuhr betrug 337 344 kg im Werte von 525 848 Mark, gegen 353 424 kg = 433 295 Mark im Vorjahre. Nach sicheren Schätzungen ist im Jahre 1904 eine Steigerung um $\frac{1}{3}$ Million Kilogramm zu erwarten. Ein neues Unternehmen für den Holzexport im GroÙen steht im Begriff, ein Sägewerk mit Holzbearbeitungsmaschinen zu errichten und baut eine schmalspurige Bahn von Muhesa nach dem Usambaragebirge.

Der Bergbau in Ostafrika ist über das einleitende Stadium noch immer nicht hinausgekommen, und wenn auch das Vorkommen von Gold an verschiedenen Stellen

unzweifelhaft festgestellt worden ist, so ist doch über die Natur und Ausdehnung desselben infolge der schwierigen Verbindung und des Mangels an Arbeitskräften noch nichts Zuverlässiges bekannt geworden. Auch der im Vorjahre konzessionierte Baggereibetrieb behufs Goldgewinnung in den Flußläufen hat noch nicht begonnen.

Der Gesamthandel der Kolonie stellt sich für das Jahr 1903 auf 18,2 Millionen Mark. Davon entfallen 17,4 Millionen auf den Küstenhandel (gegen 14,1 Millionen im Jahre 1902) und zwar 10,7 Millionen auf die Einfuhr und 6,7 Millionen auf die Ausfuhr. Die Einfuhr hielt sich im allgemeinen im Rahmen des Vorjahres; die Ausfuhr dagegen ist weiter gestiegen, und zwar betrug die Steigerung im Jahre 1900 256 000 Mark, 1901 330 000 Mark, 1902 660 000 Mark, 1903 1 445 000 Mark. Dem Rückgang bei einigen Artikeln, wie Elfenbein, Sesam, Kopal, steht eine Mehrausfuhr besonders bei Kautschuk (in Höhe von 784 000 Mark), ferner bei Hanf, Kaffee, Fellen und Häuten, Korn, Hülsenfrüchten, Erdnüssen, Wachs, Kopro und einigen anderen, weniger wichtigen Artikeln gegenüber.

An dem Gesamthandel hat Zanzibar immer noch den größten Anteil, nämlich 51 Prozent, gegen 61 Prozent im Vorjahr. Der Anteil Deutschlands ist dagegen von 25 auf 33,6 Prozent gestiegen. Von den einzelnen Hafenplätzen steht in bezug auf die Einfuhr Daresalam mit 3,4 Millionen Mark in erster Linie, dann folgen Bagamoyo (2,7 Millionen), Tanga (2,1 Millionen) und Kilwa 0,7 Millionen). Bei der Ausfuhr dagegen nimmt Bagamoyo mit 1,6 Millionen die erste Stelle ein, dann folgen Tanga (1,2 Millionen) und Kilwa (1,1 Millionen), während Daresalam mit rund 1 Million erst an vierter Stelle steht. Bagamoyo, dessen Handel sich lediglich als Durchgangsverkehr charakterisiert, ist als Endpunkt der großen Karawanenstrassen aus dem Innern immer noch der Haupthandelsplatz. Die meiste Aussicht für die Zukunft besitzt zweifellos Tanga, das seit längerer Zeit Ausgangspunkt einer das Hinterland anschließenden Eisenbahn ist und sich in letzter Zeit außerordentlich rasch entwickelt hat.

Den Güterverkehr im Außenhandel besorgen außer den Gouvernementsdampfern die Dampfer der Deutschen Ostafrika-Linie, der Küstenverkehr einschließlich des Verkehrs mit Zanzibar wird dagegen durch einheimische Segelfahrzeuge vermittelt. Auf dem Viktoriassee ist seit Februar 1904 eine monatliche Rundfahrt eines englischen Dampfers von etwa 700 Tonnen eingerichtet, wobei die deutschen Stationen Schirati, Muanja und Bukoba angelaufen werden.

Kamerun.

Die weiße Bevölkerung ist von 670 im Vorjahre auf 710 gestiegen. Hierunter befanden sich 223 Kaufleute und Händler, 103 Pflanzer, 93 Regierungsbeamte und je 85 Missionare und Schutztruppenangehörige. In den Gesundheitsverhältnissen hat sich eine wesentliche Besserung besonders mit Bezug auf die geringe Anzahl von Todesfällen infolge spezifisch tropischer Erkrankungen bemerkbar gemacht, welche zum Teil auf die allgemein geübte Chininprophylaxe zurückgeführt wird.

In den Produktionsverhältnissen sind wesentliche Änderungen gegen das Vorjahr nicht eingetreten. Nach wie vor bilden Palmkerne und Palmöl, Kautschuk, Kakao und Elfenbein die wichtigsten Erzeugnisse des Landes, während Kaffee und Tabak ganz aus der Reihe der Ausfuhrprodukte ausgeschieden sind. Ein neuer bedeutender Aus-

fuhrtartikel ist die Kolanuß. Die Arbeiterverhältnisse beginnen sich unter der eingehenden Kontrolle der Regierung befriedigend zu gestalten.

Die Versuche zur Erschließung der mineralischen Bodenschätze sind wieder aufgenommen und haben zur Entdeckung einer Bitumenquelle nur wenige Stunden oberhalb von Duala und in unmittelbarer Nähe des schiffbaren Wuri geführt, welche Petroleum von vorzüglicher Qualität enthalten soll. Auch an anderen Stellen ist das Vorkommen mineralischer Öle sowie im Bezirk von Bango anscheinend reiches Vorkommen von Zinn festgestellt.

Der Außenhandel der Kolonie zeigt infolge der veränderten Statistik eine Abnahme von 3 Millionen Mark. Nach den früher geltenden Grundsätzen berechnet, würde sich eine Zunahme von 1,5 Millionen Mark ergeben, an der bei der Einfuhr besonders Gewebe und Kleider, bei der Ausfuhr Kautschuk, Kakao und Elfenbein beteiligt sind. Von dem Gesamthandel entfallen auf Deutschland 71 Prozent bei der Einfuhr und 63 Prozent bei der Ausfuhr, während der Rest fast ausschließlich England zufällt.

Togo.

Die Zahl der weißen Bevölkerung ist von 168 auf 189 gestiegen.

Von großer Bedeutung für die Kolonie ist die deutscherseits erfolgte Kündigung des Zollabkommens mit England, durch welches ein Teil der britischen Goldküste mit Togo zu einem einheitlichen Zollgebiet vereinigt war. Der Grund für die Kündigung war die beabsichtigte Erhöhung des Zolltarifs für Togo behufs Beschaffung der Mittel für Verzinsung und Tilgung des zum Bau der Eisenbahn Lome—Palime benötigten Kapitals. Gleichzeitig wird dadurch der Konkurrenz der dem deutschen Hinterland vorgelagerten britischen Hafenplätze begegnet.

Nachdem die Landungsbrücke in Lome mit einem Kostenaufwand von 800 000 Mark fertiggestellt und in Betrieb genommen ist, ist Anfang März 1904 auch mit der Küstenbahn von Lome nach Klein-Popo (oder wie dieser Ort neuerdings heißt: Aneho) begonnen. Die Fertigstellung wird bis Anfang 1905 erwartet.

Die Produktion von Palmkernen und Palmöl ist infolge der trockenen Jahreszeit in diesem Jahre sehr zurückgegangen (von 2,75 Millionen Mark im Jahre 1902 auf 1,2 Millionen Mark im Jahre 1903), wogegen bei Kautschuk eine Zunahme von 300 000 Mark zu verzeichnen ist. Die Ernte von Baumwolle, für deren Anbau sich die Küstengegend wie das Hinterland gut eignen, betrug im Jahre 1903 400 Ballen zu 500 Pfd. und wird für das folgende Jahr auf 1000 Ballen geschätzt. Für den Anbau von Kaffee und Kakao eignen sich nur ganz beschränkte Gebietsteile und die bezüglichen Versuche sind durchweg wieder aufgegeben worden.

Der Gesamtthandel ist infolge der ungünstigen Ernte etwas zurückgegangen (9,7 Millionen Mark gegen 10,4 Millionen Mark im Jahre 1902), besonders in bezug auf die Ausfuhr.

Der Finanzabschluß ist ein äußerst günstiger, insofern als die Kolonie, welche in den letzten beiden Jahren mit Rücksicht auf den Bau der Landungsbrücke und der Küstenbahn eines Reichszuschusses von zusammen rund 1,9 Millionen Mark bedurfte, im Berichtsjahre ohne einen solchen auskommen ist. Es ist anzunehmen, daß die

Kolonie sich unter normalen Verhältnissen trotz der erhöhten Aufwendungen für die Bahn Lome—Palime dauernd wird selbständig erhalten können, da auch eine entsprechende Erhöhung der Einnahmen zu erwarten ist.

Deutsch-Südwestafrika.

Die Verhältnisse der weißen wie der eingeborenen Bevölkerung sind naturgemäß durch den Hereroaufstand total verschoben, so daß sich auch die zukünftige Entwicklung zur Zeit nicht übersehen läßt. Bis zum Beginn des Aufstandes zeigte die Kolonie, wie die nachstehenden Zahlen über den Gesamthandel erkennen lassen, eine wenn auch nur geringe Entwicklungstendenz:

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamthandel
	in 1000 Mark:		
1901:	10 075	1242	11 317
1902:	8 567	2313	10 781
1903:	8 330	3540	11 870

Die Abnahme in der Einfuhr ist auf die gesteigerte eigene Produktion im Schutzgebiet sowie auf das Aufhören der Bautätigkeit nach Fertigstellung der Mole in Swatopmund zurückzuführen. Im Jahre 1903 wurden Regierungsgüter nur für 1,4 Millionen Mark eingeführt. Die Zunahme der Ausfuhr kommt nahezu ausschließlich auf Rechnung des Vieherports nach der Kapkolonie, welcher von 1 023 637 Mark im Jahre 1902 auf 2 337 682 Mark gestiegen ist.

Von hervorragender Bedeutung für die Kolonie dürfte sich die Otavi-Bahn erweisen, welche die Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft im Berichtsjahr in Angriff genommen hat. Die Bahn wird, wie die Regierungsbahn Swatopmund—Windhut mit einer Spurweite von 60 cm ausgeführt, erhält aber einen stärkeren Unterbau, schwerere Schienen und demgemäß Maschinen und rollendes Material von größerer Leistungsfähigkeit. Sie wird in einer Länge von 568 km mit einem Kostenaufwand von 16 Millionen Mark ohne jeden Zuschuß und ohne jede Garantie des Reiches auf eigene Kosten der Unternehmer gebaut, lediglich mit Rücksicht auf die günstigen Ergebnisse der Untersuchungen des Kupfervorkommens im Gebiet von Otavi und Tjumeb. Die Dienste, welche die Bahn in militärischer Beziehung bei den Unruhen leisten kann, haben zu einem Vertrag zwischen der Regierung und der Otavi-Gesellschaft geführt, nach welchem diese den Bau bis Omaruru bis 31. Dezember 1904 gegen eine angemessene Entschädigung fertig zu stellen hatte. Der regelrechte bergmännische Minenbetrieb soll bis Ende 1906 in Angriff genommen werden.

Stand somit die Kolonie auf dem Punkte, wo die Viehzucht auf dem besten Wege war positive Ergebnisse zu liefern und die mineralischen Bodenschätze nach langen vorbereitenden Arbeiten ihrer praktischen Ausbeutung entgegen gingen, so ergibt sich angesichts dieser durch den Aufstand vernichteten Hoffnungen die Frage, was soll aus Südwestafrika werden? Von ganz besonderem Interesse sind in dieser Richtung die der Denkschrift als Anlagen beigegebenen Berichte des Ansiedelungskommissars Dr. Rohrbach, die auf diese Frage eine Antwort geben. Dr. Rohrbach ist der Ansicht, daß wenn Südwestafrika überhaupt zu einem volks- und weltwirtschaftlich wichtigen

Produktionsgebiet zu machen ist, dieses Ziel nur auf dem Wege energischer Entwicklung der Viehzucht erreicht werden kann. Zunächst spricht er auf Grund einer Bereisung des Bezirks Grootfontein, welcher demnächst durch die Otavi-Bahn erschlossen werden wird, die Überzeugung aus, daß in diesem Bezirk auch der Ackerbau ohne Zuhilfenahme künstlicher Bewässerung, allein auf den Regenfall hin, möglich und lohnend sein wird. Diese Ansicht wird im Gegensatz zu der bisher feststehenden Überzeugung, daß die Zone der Bodenkultur erst weiter nördlich, im Ovambo-Lande, beginne, durch die schon erzielten Maisernten bestätigt. Möglich erscheint auch der Kartoffelbau, während mit künstlicher Bewässerung auch Weizen- und Gerstenbau günstige Ergebnisse geliefert haben und auch der Tabak gut gedeiht. Selbstverständlich würde der ausschließliche Betrieb des Ackerbaus mit Rücksicht auf eintretende Dürren ein zu großes Risiko mit sich bringen, so daß sich nur eine rationelle Vereinigung von Viehzucht und Ackerbau empfehlen läßt. Unerläßliche Bedingung ist allerdings hierfür die Schaffung einer Anzahl bisher nicht vorhandener offener Wasserstellen für Trint- und Tränkwasser. Die Möglichkeit der Erfüllung dieser Bedingung wird angenommen, obgleich zugegeben wird, daß es sowohl für den Bezirk von Grootfontein wie für ganz Südwestafrika an halbwegs fundierten Vorstellungen von der Verteilung der unterirdischen Wasservorräte, von ihrer Tiefe und Zugänglichkeit und den Kosten ihrer Erschließung fehlt. Bei der grundlegenden Wichtigkeit der Wasserversorgung wird es zunächst der Aufwendung bedeutend größerer Mittel, als bisher, für eine allen wissenschaftlichen Anforderungen genügende geologische und meteorologische Durchforschung der Kolonie bedürfen, um festzustellen, ob und wo gebohrt werden muß oder wo Dammanlagen und Reservoirs an die Stelle von Brunnen zu treten haben, ehe man an die Durchführung einer Besiedelungstätigkeit im großen Stil gehen kann. Die Lösung dieser Frage vorausgesetzt, wird es sich dann darum handeln, das nötige, kapitalkräftige, wirtschaftlich geeignete Menschenmaterial zu gewinnen und das erforderliche Muttervieh durch jahrelang fortgesetzte überseeische Einfuhr ins Land zu schaffen. Denn Südafrika kommt nach dem Kriege für eine Ergänzung der Viehbestände als Lieferant nicht mehr in Frage, und auf zahlreiches Beutevieh von den Hereros wird nicht zu rechnen sein. Für die Organisation der Besiedelung, die in dem vorgeschlagenen Maßstabe nur mit großen staatlichen Aufwendungen durchgeführt werden kann, werden eingehende Pläne aufgestellt, auf die hier näher einzugehen der Raum nicht gestattet. Im engen Zusammenhange mit der Besiedelungspolitik steht die Entscheidung über das Schicksal der Hereros nach Beendigung des Aufstandes. Unter Berücksichtigung des Ausspruchs eines englischen Kolonialpolitikers, daß unter den Produktivkräften der afrikanischen Kolonien die einheimischen Arbeitskräfte nicht hinter, sondern vor Kupfer, Gold und Diamanten kommen, wird für sie eine sittlich-religiöse und praktische Erziehung und Anlernung zur Beschaffung des eigenen Lebensunterhalts durch Anbau von Nutzpflanzen unter Beihilfe der Missionen befürwortet. Da die unterworfenen Hereros so gut wie besitzlos sein werden, und der Bedarf an Arbeitskräften im Lande, selbst unter Berücksichtigung der geplanten Eisenbahn und sonstigen Bauten, reichlich gedeckt werden wird, so müßte ein großer Teil des Volkes auf lange hinaus auf Regierungskosten ernährt werden, wenn es nicht gelingen sollte, sie an die ihnen bisher nicht vertraute Erzeugung von Nahrungserträgen durch Garten- und Feldbau zu gewöhnen.

Die Kolonien in der Südsee.

Die Südsee-Kolonien haben durchweg eine fortschreitende wirtschaftliche Erschließung erfahren. Der Außenhandel ist stellenweise gegen das Vorjahr zurückgegangen, doch kommt dieser Rückgang nicht auf Rechnung einer verminderten Produktion, sondern ist auf die immer mehr fallenden Preise des Hauptexportartikels, der Kopra, zurückzuführen. Neben Kopra kommt in Samoa nur noch der Bau von Kakao in Betracht, in Neu-Guinea (Kaiser Wilhelmsland) vielleicht auch noch Kautschuk. Über die letztere, räumlich ausgedehnteste und auch sonst wichtigste der Südsee-Kolonien bringt die Denkschrift nur äußerst spärliche Angaben. Mit dem Einstellen der Unternehmungen des Huongolf-Syndikats hat die planmäßig angelegte Erforschung von Kaiser Wilhelmsland vorerst ihr Ende erreicht, ohne daß etwas über die Ergebnisse dieser Forschungen bekannt geworden ist.

Besondere Erwähnung verdienen die Vorarbeiten, welche für die geplante Legung eines Kabels von Schanghai nach Jap und von da nach der amerikanischen Insel Guam und über die Palau-Inseln nach Menado auf Celebes seitens einer deutsch-holländischen Gesellschaft unternommen worden sind. W.



Friedrich Ratzel.

Ein Gedenkwort.

Chamberlain, der Verfasser des Buches „Die Grundlagen des 19. Jahrhunderts“, nennt sich in der Vorrede zu diesem Werke einen Laien und will sich dadurch unterscheiden von den Fachgelehrten, namentlich von solchen, denen die ausschließliche Beschäftigung mit einem Spezialfach die Möglichkeit nehme, die Dinge im großen zu sehen und in ihrem Zusammenhange zu erfassen. Der Mann, dessen Erinnerung dieses Gedenkwort gewidmet ist, hat bei aller Durchdringung seiner Spezialwissenschaft, der Geographie, zu dieser Art von Fachgelehrten nie gehört. Es tritt dies dadurch klar zutage, daß nicht nur aus dem Kreise seiner Schüler, seiner Fachgenossen und Freunde nach seinem unerwartet schnellen Tode Stimmen des Dankes an die Öffentlichkeit drangen für das, was er ihnen gegeben hat durch seine Persönlichkeit, durch seine Lehrtätigkeit und seine Schriften, sondern daß in allen Kreisen der gebildeten Welt sein Verlust betrauert wird.. Denn zu allen hat er gesprochen, allen hat er gegeben aus dem reichen Schatz seines Wissens und damit nicht nur ihnen gebient, sondern auch seiner Wissenschaft selbst die Stelle erobert, die ihr zukommt. Man hat Friedrich Ratzel einen der seltenen Enzyklopädisten unter der Menge der Fachgelehrten genannt, und diese Vielseitigkeit seines Wissens war es gerade, die es ihm ermöglichte, mit jedem in seiner Sprache zu reden, die vielen Grenzgebiete zu bearbeiten, die die Geographie, wie er sie auffaßte, mit fast allen Gebieten des menschlichen Wissens und Lebens in Verbindung bringen, und so unter vollster Wahrung wissenschaftlicher Form und wissenschaftlichen Denkens im besten Sinne populär zu sein. In der heutigen Zeit der Differenzierung und Spezialisierung der Wissenschaft ist solche Art der Wirksamkeit nur wenigen Auserwählten gegeben, sie ist aber notwendig, wenn die Vertreter verschiedener Wissenschaften sich noch verstehen und einander nicht als „Laien“ ausschließen sollen von der gemeinsamen Arbeit. Besonders dankbar müssen aber alle die Klassen der Gebildeten solcher Verallgemeinerung der Ergebnisse wissenschaftlicher Forschung und Denkarbeit sein, die, durch ihren Beruf mehr mit der praktischen Seite des Lebens verbunden, doch in ihr eine der sichersten Grundlagen auch für ihre Tätigkeit sehen. Sie werden dann auch in die Möglichkeit versetzt, ihrerseits mitzuarbeiten an der Verwertung der Resultate wissenschaftlicher Forschung für das Leben der Menschen und damit für den Staat. Aber auch sie dürfen an der engherzigen Auffassung nicht festhalten, daß sie über ihr Fach nur mit Fachgenossen verhandeln dürfen. Sie können von der Wissenschaft nur Hilfe erwarten, sie können Verständnis für die Anforderungen, für die Ziele und Zwecke ihres Berufs nur verlangen, wenn sie weiteren Kreisen Einblick in ihn verschaffen.

Was gibt nun gerade dem Seeoffizier ein Recht, dem Geographen Ratzel näher zu treten? Worin schuldet er ihm Dank? Jeder denkende Mensch, der mit offenen Augen reist, wird zum Geographen; er muß dankbar dafür sein, wenn ein berufener Fachmann sein Denken lenkt und seinen Blick schärft. Wer ist aber wohl ein besserer Führer auf diesen Gebieten als Friedrich Ratzel, in dem tiefes Wissen sich

verbindet mit warmer Liebe zur Natur und mit einer Darstellungsgabe, die ebenso wohl durch Gedankenreichtum wie durch plastische Schilderung und künstlerische Gestaltungskraft sich auszeichnet. So wird das Studium seiner Schriften zum geistigen Genuß und zu einer Quelle reicher Belehrung für den, den sein Beruf über die Meere hin an die Gestade ferner Länder führt. Weitere Bedeutung aber erlangen seine Schriften, wenn wir sie betrachten als wissenschaftliche Grundlage für das Berufsstudium des Seeoffiziers. Die Ozeanographie ist ein Teil der Geographie, die Navigation ist ihr nahe verwandt, aber gerade die neue Auffassung, die Friedrich Nagel, auf den Arbeiten Karl Ritters weiterbauend, in die politische Geographie hineingetragen hat, machen seine Schriften wertvoll für jeden Seeoffizier, der den höheren Zielen seines schönen Berufs zustrebt und ihn in seiner ganzen Vielseitigkeit erfassen möchte. Eine wissenschaftliche Lehre vom Kriege ist undenkbar ohne nahe Berührung mit der aus historischem Wissen herauswachsenden Kenntnis der Politik und mit einer Länderkunde, die Staaten und Menschen in Beziehung bringt zu der historisch-geographischen Grundlage, auf der ihr Leben ruht. So wird die Lehre vom Kriege zu einem Zweige der Staatswissenschaften, und wenn ich schildern will, wie Friedrich Nagel solcher Lehre die geographisch-wissenschaftliche Grundlage gegeben hat, so kann ich das nicht besser tun, als wenn ich mit seinen eignen Worten rede. Er sagt in der Vorrede zur ersten Auflage seiner politischen Geographie: „Für manche Staatswissenschaftler und Soziologen steht der Staat gerade so in der Luft wie für viele Historiker, und der Boden des Staates ist ihnen nur wie eine größere Art von Grundbesitz. Die politische Geographie kann aber ihre Lehre vom Staat nur auf dem gegebenen Boden der Erde aufbauen. — Die Berührung von Problemen der Soziologie und der Staatswissenschaft ist dabei nicht zu vermeiden; auch müssen die Gesetzmäßigkeiten der politischen Geographie naturgemäß einen Teil der Gesetzmäßigkeiten der Geschichte bilden. Aber die Geographie muß hier selbst Hand anlegen, denn es handelt sich um echt geographische Auffassung und Arbeit, und eine rechte politische Geographie kann nach Anlage, Methode und Ziel doch nur geographisch sein. — Verlangt nun die politische Geographie keine andere Methode als die geographische, so muß diese allerdings dem Beobachter politisch-geographischer Erscheinungen so ins Blut übergehen, daß sie eine Gewohnheit der räumlichen Auffassung wird, ein »geographischer Sinn«, vergleichbar dem historischen Sinn, der gar nicht anders kann, als jede Erscheinung des Völkerlebens als Glied einer in die unergründliche Tiefe der Zeit hinabsteigenden Kette aufzufassen. Dieser geographische Sinn hat den praktischen Staatsmännern nie gefehlt und zeichnet auch ganze Nationen aus . . . und wo man von gesundem politischen Instinkt spricht, da meint man meistens die richtige Schätzung der geographischen Grundlagen politischer Macht. Da ich nun glaube, daß dieser »geographische Sinn«, wenn nicht gelehrt, so doch entwickelt werden kann, und daß er viel zum Verständnis und zur gerechten Beurteilung geschichtlicher und politischer Verhältnisse und Entwicklungen beitragen wird, hege ich auch die Hoffnung, dieses Buch werde nicht bloß Geographen interessieren.“ So schrieb Friedrich Nagel im Spätsommer 1897, und als 5 Jahre später die zweite Auflage des Werkes erschien, gab er ihr den Untertitel: „Geographie der Staaten, des Verkehrs und des Krieges“ und schrieb in der Vorrede dazu: „Neue Abschnitte über die Geographie des Verkehrs und des Krieges wurden hinzugefügt; denn daß die

Verkehrsgeographie eng mit der politischen Geographie und besonders eng mit der Geographie des Krieges zusammenhängt, ist mir immer klarer geworden, je mehr ich mich mit verkehrsgeographischen Fragen beschäftigt habe.“ Damit ist dann die Brücke geschlagen hinüber zur Strategie: solche Geographie wird eine militärische Wissenschaft. Wir brauchen auch nur das Inhaltsverzeichnis der neuen Auflage zu durchblättern, um zu erkennen, wie vielfach sich die Fäden hin und her spinnen zwischen beiden Wissensgebieten, und wie dieses Verhältnis ihnen beiden Nutzen bringt.

„Der Krieg ist ein Akt des menschlichen Verkehrs“ sagte Clausewitz, der Altmeister der Lehre vom Kriege. Wir finden die Verbindung beider Begriffe hier in neuer Form. Clausewitz will sagen, daß der Verkehr der Völker miteinander Reibungen erzeugt, die zum Kriege drängen: „Der Krieg ist ein Interessentkonflikt, der sich blutig löst.“ Nagel schildert, wie der Krieg die Verkehrsmittel und die Verkehrswege benutzt für seine Zwecke, und sagt, die Strategie Moltkes — das Getrenntmarschieren und Vereintschlagen — sei erst durch die modernen Verkehrsmittel möglich geworden. Wieder anders gestaltet sich das Verhältnis zwischen Verkehr und Kriegführung im Seekriege. Der Landkrieg benutzt die Verkehrswege des Friedens, wo nicht, wie in den strategischen Eisenbahnen, für ihn besondere geschaffen sind. Die Kriegführung auf See ist an bestimmte Wege nicht gebunden, nur die geographische Umgrenzung der freien, überall befahrbaren See drängt an einzelnen Stellen Verkehr und Kriegführung in bestimmte Bahnen. Nicht die Benutzung der Verkehrswege der See für Zwecke der Kriegführung steht im Seekriege obenan, sondern ihre Beherrschung, um dadurch den Frieden zu erzwingen, sei es durch Angriff auf das feindliche Land, sei es durch Vernichtung des feindlichen Handels und den Schutz des eigenen. Diese Beherrschung wird aber nicht erzwungen durch Besetzung dieser Straßen und Abwehr des Feindes, sondern dadurch, daß man den Feind zum Kampfe zwingt und von der See vertreibt. Auch für diesen obersten Grundsatz der Seestrategie gibt uns Friedrich Nagel einen Fingerzeig in dem Wort: „Das Meer ist der Schauplatz großer Entscheidungen von einer Stelle aus;“ denn er stellt hiermit die feindliche Flotte als erstes Angriffsobjekt hin und fordert auf zur Konzentration der Kraft für diese große Entscheidung. Dieses Wort erlangt noch größere Bedeutung durch seine Entwicklung und Begründung, wie sie die Schrift „Das Meer als Quelle der Völkergröße“ enthält. Ich will aus ihr nur diesen einen Satz wiedergeben. Sie ist geschrieben, um zur Zeit der Entstehung des Flottengesetzes mitzuwirken an der Aufklärung des deutschen Volkes über den Zusammenhang zwischen dem Wirtschaftsleben der Völker und dem Seekriege; für den Seeoffizier aber, der sie zu lesen versteht, bietet sie eine reiche Quelle der Belehrung und kann durch die geistvolle Schilderung der Eigenart der See seinem Denken zur Grundlage dienen, selbst bis in taktische Fragen hinein.

So ist es wohl berechtigt, wenn ich sage, das Seeoffiziercorps verdanke Friedrich Nagel vielfache Anregung und Belehrung. Hat er doch auch für uns direkt geschrieben,*) und die Schriftleitung dieser Blätter stand, wie ich erfahre, noch mit ihm in Verbindung, als der jähe Tod seinem Wirken ein Ende setzte. Es würde aber ein falsches Bild von der Denkweise des Verstorbenen geben, wenn man den Glauben erweckte, er habe

*) Die nordatlantischen Mächte. „Marine-Rundschau“ 1903.

die Geographie zur Richterin setzen wollen über andere Gebiete des Wissens. Wie er in den von mir wiedergegebenen Worten aus der Vorrede zu seiner politischen Geographie anerkennt, daß der „geographische Sinn“ den praktischen Staatsmännern nie gefehlt habe, so würde er auch einer aus der Praxis des Seedienstes entsprungenen Strategie ihr Recht gelassen haben. Er wollte dazu beitragen, den geographischen Sinn zu entwickeln, und die Hilfe seiner Wissenschaft anbieten, wo sie zur Klärung des Denkens auf anderen Wissensgebieten von Nutzen sein könne. Ihm lag wohl der Gedanke an ein alles verwischendes Durcheinander der Wissenschaften ebenso fern wie das Streben, auf andere Gebiete des Wissens mit autoritativer Gewalt hinüberzugreifen oder feste Grenzen zwischen ihnen zu ziehen. Es erscheint daher wohl zulässig, den Begriff der Grenze, wie ihn Friedrich Ratzel für die Geographie aufgestellt hat, auch hierhin zu übernehmen: Die Grenzen zwischen den einzelnen Wissensgebieten sowohl wie zwischen der Wissenschaft und dem praktischen Leben verlaufen nicht in genau bestimmbar, unabänderlich festliegenden Linien, sondern auch sie sind „ein Produkt der Bewegung“. Ein Band von veränderlicher Breite und Lage trennt und verbindet die einzelnen Wissensgebiete. Auf dieses Zwischenglied haben beide Teile Anspruch, und gemeinsame Arbeit hält es in Bewegung. Wenn wir daher bisweilen in die Lage kommen, den militärischen Schlüssen, die Friedrich Ratzel aus geographischen Überlegungen zieht, nicht voll zustimmen zu können, so würde er wohl der letzte gewesen sein, der uns die Berechtigung dazu verjagt hätte. Wir selbst aber wollen aus solcher gelegentlichen Nichtübereinstimmung der Ansichten für uns die Pflicht ableiten, von unserer Seite her mehr als bisher beizutragen zu der gemeinsamen Arbeit. Hierin läge dann auch der beste Dank für das, was der Verstorbene uns in so reichem Maße gegeben hat.

Freiherr v. Malgahn.



Meinungsaustausch

über: „Die Kommandotürme an Bord unserer Linienfahrzeuge.“

(„Marine-Rundschau“, Januar 1905, Seite 44 ff.).

I.

Der Verfasser hat sich ein Verdienst damit erworben, daß er an dieser Stelle das Thema „Kommandotürme“ einer eingehenderen Betrachtung unterzogen hat.

Der Schwerpunkt der in der Arbeit niedergelegten Ausführungen scheint mir in der Förderung der räumlichen Trennung von Schiffs- und Artillerieleitung zu liegen. Eine solche Trennung kann man nur warm befürworten, und ihre Notwendigkeit muß immer aufs neue hervorgehoben werden.

Die Anforderungen an die das Schiff und die Artillerie leitenden Offiziere sind heute so außerordentlich große, daß gegenseitige Störungen unter allen Umständen vermieden werden müssen. Das kann aber nur erreicht werden, wenn man die Leitungen trennt.

Der Kommandant muß seine ganze Aufmerksamkeit der Führung seines Schiffes und der Gefechtslage zuwenden, während der Artillerieoffizier durch die Leitung der Artillerie völlig in Anspruch genommen ist.

Daß beide gründlich miteinander eingespielt sind und der Artillerieoffizier die taktische Verwendung der Waffe vollkommen beherrscht, darf als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Sollten trotzdem noch Befehle oder Meldungen notwendig werden, so können diese durch große Schallrohre sicher und bequem übermittelt werden.

Die Sicherheit der Befehlsübermittlung läßt sich nur in getrennten Kommandoständen erreichen.

Ohne mich in die detaillierten Angaben der Arbeit des Kapitanleutnants v. Krosigk zu vertiefen, möchte ich nur allgemein einige Worte in bezug auf die Konstruktion des Krosigkschen Kommandoturms sagen.

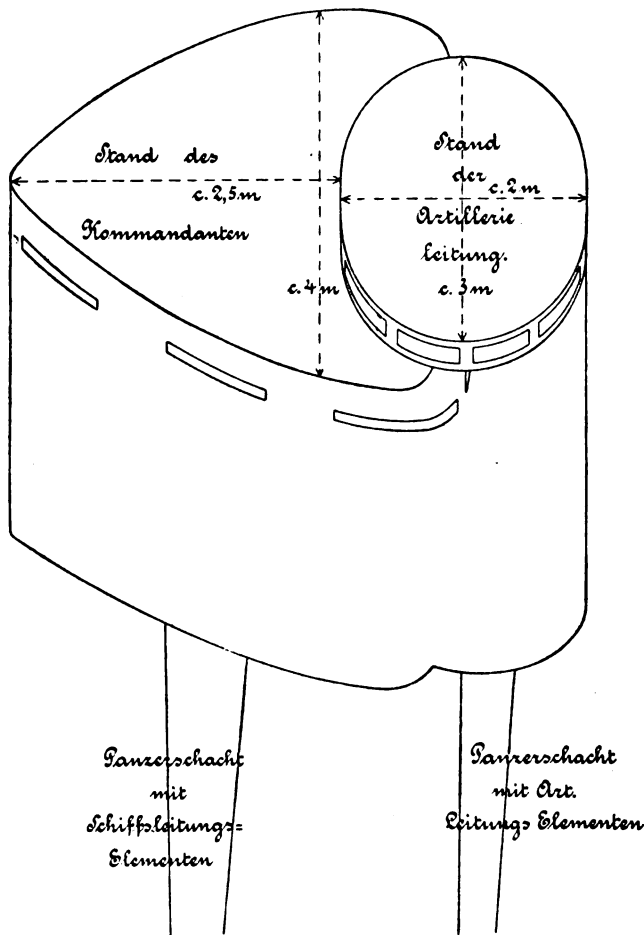
Es muß ohne weiteres zugegeben werden, daß der Kommandoturm mit dem aufgesetzten nach oben konisch verlaufenden Artillerieturm den Eindruck größerer Festigkeit gegenüber der Konstruktion der Kommandostände auf den Schiffen der Wittelsbach-Klasse macht.

Demgegenüber stehen aber zwei wesentliche Nachteile:

1. Die konische Form begünstigt das senkrechte Aufschlagen der Geschosse und erhöht die Gefahr des „Durchschlagenwerdens“.
2. Die Übersicht nach hinten wird beschränkt. Dazu kommt das vergrößerte Gewicht und die Höherlegung des Gewichts.

Kapitan empfiehlt in seiner Schrift „Tactical employment of naval artillery“, den Artilleriekommandostand vom Hauptkommandostand zu trennen und den ersteren hinter dem letzteren anzubringen, wobei er übrigens die Notwendigkeit der Trennung nicht vollkommen anerkennt.

Erkennt man den Gedanken Rapidans, die Stände hintereinander zu legen, als richtig an, so kommt man auf einen Kommando-stand, der etwa so aussieht:



Der Artilleriekommando-stand ist halb in den hinteren Teil des Kommando-standes eingebaut, jedoch so, daß beide Stände einen freien Blick möglichst weit nach hinten haben. Die Decke des kleineren Standes ist um etwa 50 cm gegen die des Hauptstandes überhöht, die Sechsigkeit beträgt 25 bzw. im Hauptstand 5 cm. Turmdicke: etwa 30 cm, Splitterwand, die im Innern beide Stände trennt: 75 mm. Die Verbindung der beiden Stände geschieht durch eine Öffnung in der Splitterwand, die durch eine Klappe verschließbar ist.

Zwei Panzer-schächte nehmen die Leitungen auf und ermöglichen eine bessere Festsetzung der Türme als der eine Schacht der Braunschweigklasse.

Die Eingänge sind von unten; der Turmboden ist etwa 30 mm stark gepanzert.

Als Neuerung käme die Einführung von Ventilationsmaschinen am unteren Ausgang der Panzer-schächte in Betracht. Sie sollen Luftströme im Gefecht in die

Türme fenden und die Gase, welche infolge des Krepierens der Granaten etwa in die Stände gelangen, herausdrücken.

Ein solcher Turm würde gegenüber dem jetzigen keine allzugroße Mehrbelastung bedeuten, die Befestigung mittels der beiden Schächte wäre wesentlich besser, die Rund- sicht ist nach Möglichkeit gewährleistet, Artillerie- und Schiffsleitung sind getrennt, gelegentliche Kommunikation zwischen beiden ist ermöglicht, die Zwischenwand zwischen beiden Ständen bietet erhöhte Sicherheit, und schließlich ist der Stand für die Schiffs- leitung geräumig genug, um auf Flaggschiffen auch den Admiral mit seinem Stab aufzunehmen.

Fremerey.

II.

Die in der Krosigk'schen Arbeit vorgeschlagene Anordnung und Stärke des Panzers macht den Kommandostand sicherlich bedeutend widerstandsfähiger. Ob aber den militärischen Anforderungen, die der Verfasser stellt, überall zuzustimmen sein wird, er scheint mir fraglich:

1. Um die Aussicht recht achteraus und über die Aufbauten des Mittelschiffs zu gestatten, wächst sich der Kommandoturm zur gepanzerten Kommandobrücke von 6 m Länge aus und muß „manchmal zwei Decks höher stehen als der vordere Geschütz- turm“. Ich vermag der Ansicht nicht beizupflichten, daß die Übersicht recht achteraus für die Schiffsleitung im Kampf im Verbande notwendig sei; als wünschenswert würde ich sie für den Kampf in der Melee bezeichnen. Gelangt man aber vollends bei der Durchführung dieser Forderung zu derartig hochgelegenen und ausgedehnten Anlagen, so möchte es mir scheinen, als ob dabei der Gedanke verloren geht, daß auch in der Beschränkung der Zielfläche an sich eine erhöhte Sicherheit liegt. Es darf wohl angenommen werden, daß schon jeder an der Außenwand zerfällende Treffer mittleren Kalibers durch Erschütterung und Gasentwicklung störend auf die Leitung wirkt, wenn auch die Apparate intakt und die Personen am Leben bleiben.

2. Werden für die Kommandoanlage bedeutende Gewichte eingesetzt, so müßte auch größtmöglicher Schutz damit erreicht werden; dieses ist aber keineswegs der Fall, solange die Schächte die bisher übliche Größe behalten. In solcher Form kann der Kommandoturm praktisch nur als eine bis zur Schulterhöhe reichende Brustwehr betrachtet werden.

Die Verringerung der Schächte auf ein für die Schiffsleitung notwendiges Mindestmaß ist geboten; beansprucht die Artillerieleitung größere Schächte für sich, so würde m. E. dieses allein schon ein genügender Grund sein, sie von der Schiffsleitung zu trennen. Das Zusammenarbeiten beider — das seinen Ausdruck in wenigen und kurzen Benachrichtigungen findet, wird dadurch nicht in Frage gestellt.

Im ersten Teil des Gefechts ist die Leitung des Schiffes eine stetige; der Schallrohrverkehr läßt sich noch aufrecht erhalten. Erfordert der weitere Verlauf kom-

pliziertere Manöver, so wird wahrscheinlich auch die einheitliche Leitung der Artillerie bereits unmöglich geworden sein; sie muß es dann verstehen, sich selbständig den wechselnden Verhältnissen anzupassen.

Um auch die Artillerieleitung ausgiebig zu schützen, wäre es vielleicht möglich, den vorgeschlagenen Artillerieturm als drehbare Haube zu konstruieren, die nur in der Richtung aufs Ziel eine freiere Aussicht gewährt und im übrigen mit Schuttschichten versehen ist. Muß aber ein fester Artillerieturm beibehalten werden, so kann er nur über dem Turm für Schiffsleitung liegen, weil er unter demselben mit seinen großen Öffnungen Unterbau und Kommandoelemente der Schiffsleitung gefährden würde.

3. Turmdecke und Boden von 30 bis 50 mm Stärke dürften nur dann genügen, wenn sie ebenfalls aus Panzermaterial beständen, was, soweit mir bekannt, meist nicht der Fall ist.

4. Um Gasvergiftungen vorzubeugen, wäre es m. E. angebracht, in den unteren Teil des Schachtes eine Ventilationsmaschine münden zu lassen, um so von dort aus den Kommandoturm mit frischer Luft zu versehen, ja, wenn angängig, unter geringem Überdruck zu halten.

5. Die Anordnung aller im Turm befindlichen Apparate — einschließlich der elektrischen Kabel — in der Mitte desselben um den Schacht herum würde erhebliche Vorteile bringen. Nicht nur, daß dort die Zerstörung durch Erschütterung und Abscheren durch eingedrückte Platten weniger wahrscheinlich ist, es würde dadurch auch an Gewicht gespart werden: denn bei der jetzt üblichen Anordnung dient der untere Teil des Turmes auf etwa 30 cm lediglich zum Schutz der horizontal von der Peripherie nach dem Schacht unter den Flurplatten geführten Kommandoelemente. Um dieses Stück könnte die vertikale Turmwand niedriger gemacht werden.

6. Sicherlich ist dem Geschwader- bzw. Flottenstab mindestens derselbe Schutz zuzubilligen wie der Schiffsleitung. — Im Gegensatz zu dieser erfordert die Leitung des Verbandes die Übersicht über den ganzen Horizont; man muß also aus dem Kommandoturm der Geschwader- bzw. Flottenchefs recht achteraus sehen können. — Ich kann einen besonderen Vorteil nicht darin sehen, wenn der Kommandoestand jedes Linienschiffes zugleich Platz für den Stab bietet.

Die Leitung des Verbandes wird einwandfrei doch nur von einem Schiff erfolgen können, das man von vornherein dafür konstruiert hat. — Das Flaggschiff ist in dieser Beziehung dasselbe für den Verband, was der Kommandoestand für das Schiff ist. In ihm konzentriert sich der offensive Gedanke der Flotte; es muß deshalb als sein Träger auch eine höhere Sicherheit gewähren als die übrigen Glieder des Verbandes und kann dafür einen Teil der artilleristischen Angriffswaffen zugunsten eines vollkommeneren Über- und Unterwasserschutzes entbehren. Während es jetzt oft das tiefgehendste und langsamste Schiff mit dem geringsten Aktionsradius seiner Klasse ist, würde dann die Grenze seiner Leistungsfähigkeit genügend hinausgerückt werden können, um den Führer von jeder Rücksicht zu befreien.

7. Über die Anforderungen an eine zweite Kommandostelle und über ihren Wert in der jetzt gebräuchlichen Form läßt sich der Verfasser nicht aus.

Ohne Ausblick recht voraus wird der hintere Kommandoturm nie eine in allen Lagen brauchbare Reservekommandostelle für Schiffs- und Waffenleitung sein. Ließe sich diese Bedingung nur erfüllen durch eine ähnliche Anlage, wie sie die „Braunschweig“-Klasse im vorderen Kommandoturm aufweist, so würden m. E. statt dessen besser an jeder Seite mittschiffs über der Mittelartillerie kleinere Kommandostellen eingebaut. Unter der Voraussetzung eines Gesichtsfeldes von 180 bis 200° würde man dadurch den hinteren Kommandoturm in seinen Funktionen besser ersetzen können.

Reinhold Fischer.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Organisation. Die Inspektion der Küstenartillerie und des Minenwesens ist Anfang Januar von Wilhelmshaven nach Cuxhaven verlegt worden.

Der Kapitän zur See Franz, beauftragt mit Wahrnehmung der Geschäfte des Inspektors, hat die Geschäfte des Kommandanten der Befestigungen an der unteren Elbe mit dem Wohnsitz in Cuxhaven am 9. Januar übernommen.

— Etat für das Schutzgebiet Kiautschou für 1905. Die Einnahmen des Schutzgebietes werden geschätzt auf 636 000 Mark (gegen 505 300 Mark in 1904). Aus den Schätzungen über die Mehreinnahmen ist hervorzuheben ein Plus gegen 1904 von 32 000 Mark an Schiffsabgaben und ein solches von 60 000 Mark an Lös- und Ladegebühren. Die Steigerung der Pachterträge wird auf 20 000 Mark geschätzt. Hierzu ist zu bemerken, daß sich der Schiffsverkehr in Tsingtau in erfreulichem Aufschwung befindet. Im August und September 1904 liefen in Tsingtau 43 bzw. 36 Schiffe ein und aus; es ist dies die bisher erreichte monatliche Höchstzahl. Dies Resultat ist um so erfreulicher, als die sonst regelmäßig verkehrenden Schiffe von vier japanischen Reedereien des Krieges halber ausgefallen waren.

Die fortdauernden Ausgaben sind zusammen auf 6 006 121 Mark (1904: 5 361 748 Mark) veranschlagt. Von den neu hinzukommenden Ausgaben aus diesem Kapitel der Etats seien erwähnt: Der Stab des Gouvernements soll um einen Platzmajor und einen Artillerieoffizier vom Platz vermehrt werden. Der Platzmajor soll zugleich den Dienst als Dolmetscheroffizier versehen. Der Artillerieoffizier vom Platz soll den Kommandeur der Matrosenartillerieabteilung, dessen Kräfte durch seinen rein militärischen Dienst voll in Anspruch genommen sind, bei dem verantwortungsvollen Dienst hinsichtlich der Verwaltung des Artillerie- und Minenmaterials entlasten.

Die beiden vorhandenen Dolmetscherstellen werden um eine dritte vermehrt.

Die erfolgreiche Ausdehnung der Aufforstung macht die Anstellung eines neuen Försters erforderlich.

Eine neu zu schaffende (dritte) Richterstelle soll gleichzeitig den Bedürfnissen der Militärrechtspflege Rechnung tragen.

Nach Inbetriebnahme eines Teils des großen Hafens ist der Hafenskapitän voll in Anspruch genommen, und soll daher ein besonderer Leiter der meteorologischen Station angestellt werden. Der Hafenskapitän versah diese Geschäfte bisher nebenamtlich.

Die Besatzung Kiautschous soll durch zwei weitere Kompagnien Matrosenartillerie verstärkt werden. Die jetzige Stärke reicht zu der Besetzung der vorhandenen Verteidigungswerke der See- und Landfront sowie für den Minensperrendienst nicht mehr aus. Die eine der beiden neuen Kompagnien soll zu Beginn des zweiten Halbjahres, die andere am Schluß des Rechnungsjahres nach Tsingtau überführt werden. In Verbindung hiermit ist eine entsprechende Vermehrung der Stammkompagnien in der Heimat vorsehen.

Die Versuchsformation „Chinesentruppe“ bleibt bestehen. Die Versuche sollen auf veränderter Grundlage fortgesetzt werden.

Die Vermehrung der Verteidigungsmittel an Minen und Geschützen macht die Etatierung eines weiteren Feuerwerksleutnants, eines Torpedoleutnants und eines Festungsbauleutnants erforderlich.

Für Munition zu Schießübungen wird aus dem gleichen Grunde ein Mehr von 85 500 Mark (zusammen 1 380 000 Mark gegen 525 000 Mark für 1904) angefordert, da die Schießausbildung der inzwischen fertiggestellten Werke in Tsingtau nach den geltenden Vorschriften gefördert werden muß.

Zur Ermöglichung eines geordneten Unterrichts in den vorhandenen 7 Klassen der Gouvernementschule soll ein dritter wissenschaftlicher Lehrer berufen werden. Im Herbst 1905 wird die Anstellung eines dritten Elementarlehrers erforderlich. Für den mit der Seelsorge bei der Besatzung des Schutzgebiets beauftragten katholischen Missionsgeistlichen ist eine Remuneration von 2000 Mark neu in den Etat eingestellt.

Ein Zuschuß in gleicher Höhe ist für das Faber-Hospital, in dem Eingeborene behandelt werden, vorgesehen.

Die einmaligen Ausgaben sind mit 9257 000 Mark (1904: 7697 000 Mark) angesetzt. Das Mehr von 1560 000 Mark entsteht durch Vergrößerung der Armierungsausgaben, die in diesem Jahr 2500 000 Mark (1904: 500 000 Mark) betragen sollen. Zur Herstellung des Schwimmdocks und der Versenkstelle wird die Schlußrate mit 1 100 000 Mark gefordert; bei diesem Posten entsteht gegen das Vorjahr eine Minderausgabe von 400 000 Mark.

Zum Ausbau der projektierten Hafenanlagen sind, wie 1904, 3 473 000 Mark vorgesehen. Die Gesamtausgaben, die für diesen Zweck später noch aufzuwenden sein werden, betragen nach dem Voranschläge 8 300 000 Mark.

Die Gesamtausgaben für das Schutzgebiet sind hiernach, einschließlich eines kleinen Reservefonds von 32 879 Mark, auf 15 296 000 Mark berechnet (1904: 13 088 300 Mark). Abzüglich der geschätzten Einnahme von 636 000 Mark bleibt die Bewilligung eines Reichszuschusses von 14 660 000 Mark (1904: 12 583 000 Mark) erforderlich.

— Aktive Schlachtflotte. Die Kreuzer haben vom 9. bis 19. Januar ihre erste Winterübungsreise nach der westlichen Ostsee und den Belten gemacht. Es wurden schulmäßige Aufklärungsübungen abgehalten. An der Reise nahmen Schultorpedoboote, bei einzelnen Übungen auch Linienfahrzeuge teil. Auf der Übungsreise wurde am 17. Januar mittags auf „Friedrich Carl“ nach Passieren des Samsø-Beltes im Achterschiff ein Stoßen bemerkt. Bei Untersuchung des inneren Schiffskörpers wurde an der Backbordseite etwa 3 m unter der Wasserlinie eine kleine flache Einbeulung gefunden. Da sich das Schiff auf tiefem Wasser befand und einen Tiefgang von annähernd 8 m hat, kann nur ein treibender Mast oder ein Bruch die Ursache des Stoßes gewesen sein. — Eine zweite Übungsreise findet im Februar statt.

„Braunschweig“ erlebte das Einschießen der Torpedoarmierung. Die nicht mit Reparaturen beschäftigten Untenschiffe setzten ihre Einzelschießübungen fort.

Die Befichtigungen der seemannischen Rekruten nach beendeter infanteristischer Ausbildung wurden vorgenommen.

Bei „Elsaß“ wurde Mitte Januar der neue Ruderstern durch den großen Schwimmkran eingesezt. Die Untersuchung des Bruches im Dock hat gezeigt, daß der Bruch tabellos war und das Material zu Ausstellungen keinerlei Veranlassung gab.

— Schulschiffe. „Undine“ hat am 10. Januar in Dienst, „Carola“ als SK.-Schulschiff außer Dienst gestellt. „Schwaben“ ist am 11. Januar aus dem Bereich der Torpedoinspektion ausgeschieden und als Artillerie-Schulschiff der Inspektion für die Schiffsartillerie unterstellt worden. „Mars“ bleibt nebenher als Kasernenschiff in Dienst. „Nymphen“ hat zur gleichen Zeit die Funktion als Torpedoveruchschiff übernommen.

S. M. S. „Stoß“ hat während des Aufenthalts in Konstantinopel im Dezember interessante Tage erlebt. Dem Kommandanten wurde bei der Ankunft bekanntgegeben, daß der Sultan Schiff und Besatzung willkommen heiße und die Verpflegung der Besatzung während der Dauer der Anwesenheit übernehmen wolle. Zum Selamlit nahmen sämtliche Offiziere, Seefabekten und etwa 200 Mann vor der großen Moschee Aufstellung und begrüßten den Sultan auf der Fahrt dorthin mit drei Hurra's. Bei der Audienz, die der Sultan dem Kommandanten und einigen Offizieren bewilligte, wurden alle Vorgesetzten dekoriert. Die gesamte Mannschaft erhielt die Plakat-Medaille. Bei einem vom Sultan gegebenen Galabiner führten die Schiffsjungentapelle und ein Sängers-

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Organisation. Die Inspektion der Küstenartillerie und des Minenwesens ist Anfang Januar von Wilhelmshaven nach Cuxhaven verlegt worden.

Der Kapitän zur See Franz, beauftragt mit Wahrnehmung der Geschäfte des Inspektors, hat die Geschäfte des Kommandanten der Befestigungen an der unteren Elbe mit dem Wohnsitz in Cuxhaven am 9. Januar übernommen.

— Etat für das Schutzgebiet Kiautschou für 1905. Die Einnahmen des Schutzgebietes werden geschätzt auf 636 000 Mark (gegen 505 300 Mark in 1904). Aus den Schätzungen über die Mehreinnahmen ist hervorzuheben ein Plus gegen 1904 von 32 000 Mark an Schiffsabgaben und ein solches von 60 000 Mark an Lös- und Ladegebühren. Die Steigerung der Pachterträge wird auf 20 000 Mark geschätzt. Hierzu ist zu bemerken, daß sich der Schiffsverkehr in Tsingtau in erfreulichem Aufschwung befindet. Im August und September 1904 liefen in Tsingtau 43 bzw. 36 Schiffe ein und aus; es ist dies die bisher erreichte monatliche Höchstzahl. Dies Resultat ist um so erfreulicher, als die sonst regelmäßig verkehrenden Schiffe von vier japanischen Reedereien des Krieges halber ausgefallen waren.

Die fortdauernden Ausgaben sind zusammen auf 6 006 121 Mark (1904: 5 361 748 Mark) veranschlagt. Von den neu hinzukommenden Ausgaben aus diesem Kapitel der Etats seien erwähnt: Der Stab des Gouvernements soll um einen Platzmajor und einen Artillerieoffizier vom Platz vermehrt werden. Der Platzmajor soll zugleich den Dienst als Dolmetscheroffizier versehen. Der Artillerieoffizier vom Platz soll den Kommandeur der Matrosenartillerieabteilung, dessen Kräfte durch seinen rein militärischen Dienst voll in Anspruch genommen sind, bei dem verantwortungsvollen Dienst hinsichtlich der Verwaltung des Artillerie- und Minenmaterials entlasten.

Die beiden vorhandenen Dolmetscherstellen werden um eine dritte vermehrt.

Die erfolgreiche Ausdehnung der Aufforstung macht die Anstellung eines neuen Försters erforderlich.

Eine neu zu schaffende (dritte) Richterstelle soll gleichzeitig den Bedürfnissen der Militärrechtspflege Rechnung tragen.

Nach Inbetriebnahme eines Teils des großen Hafens ist der Hafenskapitän voll in Anspruch genommen, und soll daher ein besonderer Leiter der meteorologischen Station angestellt werden. Der Hafenskapitän verah diese Geschäfte bisher nebenamtlich.

Die Besatzung Kiautschous soll durch zwei weitere Kompagnien Matrosenartillerie verstärkt werden. Die jetzige Stärke reicht zu der Besetzung der vorhandenen Verteidigungswerke der See- und Landfront sowie für den Minensperdbienst nicht mehr aus. Die eine der beiden neuen Kompagnien soll zu Beginn des zweiten Halbjahres, die andere am Schluß des Rechnungsjahres nach Tsingtau überführt werden. In Verbindung hiermit ist eine entsprechende Vermehrung der Stammkompagnien in der Heimat vorsehen.

Die Versuchsformation „Chinesentruppe“ bleibt bestehen. Die Versuche sollen auf veränderter Grundlage fortgesetzt werden.

Die Vermehrung der Verteidigungsmittel an Minen und Geschützen macht die Etatifizierung eines weiteren Feuerwerksleutnants, eines Torpedoleutnants und eines Festungsbauleutnants erforderlich.

Für Munition zu Schießübungen wird aus dem gleichen Grunde ein Mehr von 85 500 Mark (zusammen 138 000 Mark gegen 52 500 Mark für 1904) angefordert, da die Schießausbildung der inzwischen fertiggestellten Werke in Tsingtau nach den geltenden Vorschriften gefördert werden muß.

Zur Ermöglichung eines geordneten Unterrichts in den vorhandenen 7 Klassen der Gouvernementschule soll ein dritter wissenschaftlicher Lehrer berufen werden. Im Herbst 1905 wird die Anstellung eines dritten Elementarlehrers erforderlich. Für den mit der Seelsorge bei der Besatzung des Schutzgebiets beauftragten katholischen Missionsgeistlichen ist eine Remuneration von 2000 Mark neu in den Etat eingestellt.

Ein Zuschuß in gleicher Höhe ist für das Faber-Hospital, in dem Eingeborene behandelt werden, vorgesehen.

Die einmaligen Ausgaben sind mit 9257000 Mark (1904: 7697000 Mark) angelegt. Das Mehr von 1560000 Mark entsteht durch Vergrößerung der Armierungsausgaben, die in diesem Jahr 2500000 Mark (1904: 500000 Mark) betragen sollen. Zur Herstellung des Schwimmdocks und der Verankerung wird die Schlußrate mit 1100000 Mark gefordert; bei diesem Posten entsteht gegen das Vorjahr eine Minderausgabe von 400000 Mark.

Zum Ausbau der projektierten Hafenanlagen sind, wie 1904, 3473000 Mark vorgesehen. Die Gesamtausgaben, die für diesen Zweck später noch aufzuwenden sein werden, betragen nach dem Vorschläge 8300000 Mark.

Die Gesamtausgaben für das Schutzgebiet sind hiernach, einschließlich eines kleinen Mejerbefonds von 32879 Mark, auf 15296000 Mark berechnet (1904: 13088300 Mark). Abzüglich der geschätzten Einnahme von 636000 Mark bleibt die Bewilligung eines Reichszuschusses von 14660000 Mark (1904: 12583000 Mark) erforderlich.

— Aktive Schlachtflotte. Die Kreuzer haben vom 9. bis 19. Januar ihre erste Winterübungsreise nach der westlichen Ostsee und den Belten gemacht. Es wurden schulmäßige Aufklärungsübungen abgehalten. An der Reise nahmen Schultorpedoboote, bei einzelnen Übungen auch Linienchiffe teil. Auf der Übungsreise wurde am 17. Januar mittags auf „Friedrich Carl“ nach Passieren des Samsø-Beltes im Achterschiff ein Stoßen bemerkt. Bei Untersuchung des inneren Schiffskörpers wurde an der Backbordseite etwa 3 m unter der Wasserlinie eine kleine flache Einbeulung gefunden. Da sich das Schiff auf tiefem Wasser befand und einen Tiefgang von annähernd 8 m hat, kann nur ein treibender Mast oder ein Bruch die Ursache des Stoßes gewesen sein. — Eine zweite Übungsreise findet im Februar statt.

„Braunschweig“ erlebte das Einschießen der Torpedoarmierung. Die nicht mit Reparaturen beschäftigten Linienchiffe setzten ihre Einzelschießübungen fort.

Die Besichtigungen der seemannischen Rekruten nach beendigter infanteristischer Ausbildung wurden vorgenommen.

Bei „Elsaß“ wurde Mitte Januar der neue Ruderstegen durch den großen Schwimmkran eingesezt. Die Untersuchung des Bruches im Dock hat gezeigt, daß der Bruch tadellos war und das Material zu Ausstellungen keinerlei Veranlassung gab.

— Schulschiffe. „Undine“ hat am 10. Januar in Dienst, „Carola“ als SK.-Schulschiff außer Dienst gestellt. „Schwaben“ ist am 11. Januar aus dem Bereich der Torpedoinspektion ausgeschieden und als Artillerieschulschiff der Inspektion für die Schiffsartillerie unterstellt worden. „Mars“ bleibt nebenher als Kasernenschiff in Dienst. „Nymphè“ hat zur gleichen Zeit die Funktion als Torpedoversuchsschiff übernommen.

S. M. S. „Stoß“ hat während des Aufenthalts in Konstantinopel im Dezember interessante Tage erlebt. Dem Kommandanten wurde bei der Ankunft bekanntgegeben, daß der Sultan Schiff und Besatzung willkommen heiße und die Verpflegung der Besatzung während der Dauer der Anwesenheit übernehmen wolle. Zum Selamlit nahmen sämtliche Offiziere, Seeladetten und etwa 200 Mann vor der großen Moschee Aufstellung und begrüßten den Sultan auf der Fahrt dorthin mit drei Hurra's. Bei der Audienz, die der Sultan dem Kommandanten und einigen Offizieren bewilligte, wurden alle Vorgesetzten defloriert. Die gesamte Mannschaft erhielt die Vakat-Medaille. Bei einem vom Sultan gegebenen Galadiner führten die Schiffsjungenkapelle und ein Sängers-

chor die Tafelmusik aus. Die Schiffsjungen wurden nachher festlich im Palast bewirtet. Der Aufenthalt in Konstantinopel wurde auf Wunsch des Sultans um 2 Tage verlängert.

— Probefahrten. „Braunschweig“ hat ihre Probefahrten im Dezember beendet. Aus den voll befriedigenden Resultaten seien nachstehende Daten herausgegriffen:

Bei den Meilenfahrten mit drei Maschinen an der Welle bei Neutug wurden folgende Werte ermittelt:

Kesselzahl	Umdrehungen in der Minute (Mittel)	Indizierte Pferdestärken Summe	Luftüberdruck (Mittel) mm	Tiefgang (Mittel) m	Geschwindigkeit
					Seemeilen
14	111,3	17 705	a) 11 *) b) 36	7,657	18,74
14	110,6	16 918	a) 10 b) 30	7,657	18,54
14	109,6	17 204	a) 10 b) 37,5	7,750	17,94
14	96,8	11 404	a) ohne b) 15,5	7,764	16,485
14	78,5	5 840	ohne	7,652	14,18
14	66,9	3 684	natürlicher Zug	7,759	11,85
14	50,0	1 989	natürlicher Zug	7,744	8,475

Bei den Fahrten mit den Seitenmaschinen wurden ermittelt:

6 Zylinder 1 Wasserrohr } 12	73,0	3 288	ohne	7,650	12,25
	108,6	10 225	a) 0 b) 20	7,650	16,09

Bei den Fahrten mit der Mittelmaschine wurden ermittelt:

6 Zylinder 2 Wasserrohr } 12	91,7	4 648	—	7,690	12,29
------------------------------------	------	-------	---	-------	-------

Bei der 6stündigen forcierten Fahrt mit allen Maschinen wurden erzielt:
(Windstärke 7 bis 8. See 4 bis 5. Kohlen: See Germania.)

Kessel- zahl	Um- drehungen pro Minute (Mittel)	Indizierte Pferde- stärken	Luft- überdruck (Mittel) mm	Kohlenverbrauch			Tiefgang (Mittel) m	Ge- schwin- dig- keit See- meilen	Zusatz- wasser- verbrauch pro Stunde Liter
				pro qm Kochfläche kg	pro indizierte Pferdestärke der Gesamt- leistung kg	Gesamt kg			
14	108,1	17 176	a) 11 b) 38	a) 116,27 b) 182,43	0,898	16 010	7,675	etwa 18	1640

Bei der 24stündigen beschleunigten Dauerfahrt wurden ermittelt:
(Drei Maschinen. 11 200 indizierte Pferdestärken.)

—	96,9	11 382	a) ohne b) 11,4	a) — b) —	0,751	—	—	etwa 16,3	—
---	------	--------	--------------------	--------------	-------	---	---	-----------	---

*) a Zylinderkessel, b Wasserrohrkessel.

Wessel und Maschinen geben zu besonderen Ausstellungen keine Veranlassung. Die Maschinen springen in allen Stellungen rasch und sicher an. Jede der losen Maschinenkuppelungen kann in etwa 10 Minuten ein- bzw. ausgekuppelt werden. Die Hauptrudermaschine gestattet, das Ruder in 32 Sekunden von Bord zu Bord zu legen. Die Ruderanlassleitung arbeitet gut. Die Stabilität des Schiffes ist ausreichend. Das Auslegen der Ruderboote, zweier Barkassen und einer Pinasse mit Hilfe der Dynamomaschinen erfordert ohne Vorbereitungen 13 Minuten.

Die Geschütze sind sämtlich angeschossen. Beschädigungen sind nicht eingetreten. Die Erschütterungen bei der forcierten Fahrt sind nicht so stark, daß die Trefffähigkeit der Geschütze beeinträchtigt wird.

„München“ hat am 10. Januar zwecks Abhaltung der Probefahrten in Dienst gestellt. — „Preußen“ soll etwa Mitte April, „Lübeck“ etwa Mitte März für die Abnahmefahrten bereit sein.

— Schiffe außer Dienst. Die Reparatur am Hintersteven des „Kaiser Barbarossa“ ist fertiggestellt, das Ruder wieder eingesezt. Das Schiff ist wieder verwendungsbereit.

— Auslandsflotte. „Fürst Bismard“, „Gertha“, „Seeadler“ und „Vorwärts“ wohnten im Oktober 1904 der Grundsteinlegung zum Neubau des deutschen Klubs in Shanghai bei. „Tiger“ und die Torpedoboote schlossen im letzten Vierteljahre 1904 die Vermessung der Küstengewässer nördlich Tsingtau ab. „Tiger“ konnte hierbei im Tsingtau-Fluß 11 Seemeilen stromaufwärts zu Anker liegen. Der Gesundheitszustand der Mannschaften des Kreuzergeschwaders war Ende des vorigen Jahres gut. „Thetis“ hatte im November auf dem Yangtse infolge Verandung der Fahrwinde eine leichte Grundberührung.

Die Schiffe des Kreuzergeschwaders werden im ersten Vierteljahr 1905 etwa wie folgt disloziert sein:

S. M. Schiff	Januar	Februar	März
„Fürst Bismard“ (Geschwaderchef)	Hongkong und Manila	Amoy	Nimrodsund, Wufung
„Nanja“ (Zweiter Admiral)	Tsingtau, Wufung		Tsingtau
„Thetis“	Tsingtau		Shanghai (Docken)
„Seeadler“	Tsingtau, Futschau		Südcina
„Sperber“	Südcina	Fahrt v. Hongkong üb. Amoy nach Norden	Nanking
„Itis“	Nanking, Tsingtau, Tschifu	Tsingtau	Hankau
„Jaguar“	Shanghai	Futschau, Hongkong, Canton	Südcina, Tsingtau
„Luchs“	Hongkong, Swatau, Nanking	Nanking, Tsingtau	Tsingtau
„Tiger“		Hankau	Shanghai, Südcina
„S 90“ und „Taku“	Tsingtau	Shanghai (Docken), Amoy	beim Flaggschiff
„Vorwärts“		Tschang	
„Waterland“	Tschang, Yokhanfu,	Talsfahrt n. Tschinkiang, Bergfahrt n. Hankau	Yangtse-Stromgebiet
„Tsingtau“		Canton-Flußrevier	

Der in die Heimat beorderte Kreuzer „Hertha“ wird im Februar Daresßalam anlaufen und von dort aus über Port Said, Palermo, Barcelona und Lissabon die Heimreise fortsetzen. Etwa Ende April soll „Hertha“ in Brunsbüttel eintreffen.

Der gleichfalls größerer und kostspieliger Reparaturen halber heimwärts beorderte Kreuzer „Geier“ wird Mitte März in der Heimat erwartet. Er wird Ende Januar Singapore verlassen und geht über Colombo, Port Said und Gibraltar nach Deutschland zurück.

„Duffard“ verläßt nach dem Zusammentreffen mit „Hertha“ Mitte Februar Daresßalam und begibt sich nach den Häfen des Kap, von wo aus Anfang April über Lourenço Marques die Rückreise nach Daresßalam angetreten werden soll.

„Falke“, der am 25. Januar in Iquique angekommen ist, setzt die Reise nach Norden an der Westküste Amerikas fort. Ende März soll der Kreuzer in Panama sein und bis dahin eine Anzahl von Häfen, darunter Callao, Chimbote, Guayaquil, anlaufen.

— Über die im Dezemberheft der „Marine-Rundschau“ kurz gemeldete Hilfe des Kanonenbootes „Panther“ beim Abschleppen des deutschen Dampfers „Graecia“ sind noch die folgenden Einzelheiten nachzutragen: Am 14. Oktober war der englische Dampfer „Belgian“ (6000 Tonnen Displacement) 10 Seemeilen östlich von Willemstad, Caracao, mit voller Fahrt senkrecht auf den Strand gelaufen und gestrandet. Noch an demselben Tage war ihm die „Graecia“ (S. U. P. U. G.) aus Willemstad zu Hilfe gekommen, aber schon beim ersten Schleppversuch selbst gestrandet. Am nächsten Tage erschienen zwei ameritanische Dampfer auf der Unfallstelle, die jedoch nach zwei Anläufen die Abschleppversuche aufgaben, da sie selbst in die größte Gefahr des Strandens gerieten. Am 18. und 19. Oktober setzte dann der hinzugeschickte deutsche Dampfer „Hercynia“ die Versuche erfolglos fort. Die Küste war an der Strandungsstelle steil abfallend; Wind und See standen direkt darauf zu, und es setzte dauernd ein starker Weststrom. Ankergrund außerhalb und in der Nähe der Strandungsstelle war nicht vorhanden. Alle diese Verhältnisse erschwerten den großen, schlecht manövrierenden Dampfern erheblich die Versuche des Abschleppens. „Panther“ war auf telegraphische Bitte am 19. Oktober früh aus Port of Spain bei „Graecia“ und „Belgian“ eingetroffen. Die „Graecia“ machte etwas Wasser, doch ließ es sich mit den Pumpen halten. „Belgian“ löschte ihre Ladung und warf Kohlen über Bord; der Dampfer saß mit dem Bug bis an die Kommandobrücke fest und hatte vorn nur 1,75 m Wasser. „Graecia“ saß nur an Backbord vorn und mittschiffs, lag quer zu „Belgian“ und war mit dem Heck nur 20 m von ihr entfernt. Es wurde daher zunächst ein Versuch gemacht, die „Belgian“ abzuschleppen. „Panther“ schleppte zu dem Zweck die schlecht drehende „Hercynia“ mit langem Anlauf in eine günstige Position und hielt ihren Bug gegen Wind und See aufgedreht. Die Dampfmaschine von „Panther“ fuhr dann die Schlepplein an, und beide Schiffe versuchten so, die „Belgian“ abzubringen. Die mehrfach unternommenen Versuche blieben erfolglos, da alle Trossen brachen; sie wurden aufgegeben, da „Belgian“ die noch an Bord befindlichen 600 Tonnen Kohlen nicht über Bord werfen und auch die Ankunft eines Vergungsdampfers abwarten wollte. Am 22. Oktober gelang es „Panther“ in Gemeinschaft mit „Hercynia“ nach wiederholt vergeblichen Versuchen, bei denen die „Hercynia“ selbst mehrfach in die Gefahr des Strandens geriet, die „Graecia“ flott zu machen, nachdem letztere 1000 Sack der Ladung über Bord geworfen und die vollgelaufene vordere Abtheilung gelenzt hatte. Nach Abschleppen der „Graecia“ bot „Panther“ erneut der „Belgian“ seine Hilfe an, die aber unter Hinweis auf den Vergungsdampfer dankend abgelehnt wurde. „Panther“ leistete der „Graecia“ dann noch durch Vesteilung des Tauchers zur Dichtung des Schiffsbodens Beistand.

— Verschiedenes. Der Schiffsbestand der Hamburg—Amerika-Linie hat durch Aufnahme der vier Dampfer „Cobra“, „Prinzessin Heinrich“, „Silvana“ und „Eplt“ eine Erweiterung erfahren. Die genannten Schiffe gehörten bisher der Nordsee-Linie, deren Aktien und Obligationen zu pari von der S. U. P. U. G. übernommen

wurden. Der Dampfer „Cobra“ war im vorigen Winter von der S. A. P. A. G. als Salondampfer zwischen Genua und Nizza gechartert. — Mit den Schiffen ist auch die Bahn Splt—Hörum, die wie die Dampfer dem Nordseeabverkehr dient, in den Besitz der S. A. P. A. G. übergegangen.

Das Stangensche Reisebureau ist seit dem 1. Januar mit der Personenverkehrsabteilung der S. A. P. A. G. verschmolzen.

Auf der Weltausstellung in St. Louis gelangten an die deutschen Aussteller in der Gruppe „Material und Ausrüstung für die Handelsmarine“ neun Preise. Es wurden drei große Preise, vier goldene Medaillen, eine silberne und eine bronzene Medaille verteilt. Die höchsten Auszeichnungen erhielten: die S. A. P. A. G., der Norddeutsche Lloyd und die Schiffswerft und Maschinenfabrik von Joh. L. Tecklenburg in Bremerhaven-Geestemünde.

— Statistisches über den deutschen Schiffbau 1899 bis 1903. (Daten entnommen aus „Schiffbau“, 6. Jahrg., Nr. 6.)

Jahr	Es wurden auf deutschen Werften erbaut		Wert der Arbeit Millionen Mark	Zahl der auf den Werften beschäftigten Arbeiter	Vom Auslande wurden bezogen	
	Schiffe Anzahl	Tonnengehalt Tonnen			Platten Prozent	Stahlmaterial Prozent
1899	318	256 058	105,0	28 000	27,2	1,7
1902	421	291 153	113,3	40 000	—	—
1903	341	227 124	122,6	32 000	1,7	2,5

— Die Rangordnung der größten Handelsflotten ist im Herbst 1904 die folgende (entnommen aus „Schiffbau“, 6. Jahrg., Nr. 6):

Dampfer		Segler	
	Registertonnen brutto		Registertonnen
England	14 889 000	England	2 080 000
Deutschland*)	2 887 000	Vereinigte Staaten	1 465 000
Vereinigte Staaten	1 720 000	Norwegen	749 000
Frankreich	1 266 000	Rußland	534 000
Norwegen	1 030 000	Italien	523 000
Italien	734 000	Deutschland*)	506 000
Spanien	713 000	Frankreich	494 000
Japan	645 000	Schweden	262 000
Rußland	637 000	Japan	184 000
Holland	631 000	Türkei	173 000

*) Nach Band 160, Erster Teil, „Statistik des Deutschen Reiches“ ist der Bestand an deutschen Seeschiffen am 1. Januar 1904 der folgende: An registrierten Fahrzeugen mit einem Bruttoreaumgehalt von mehr als 50 cbm waren vorhanden 4156 Schiffe mit einem Gesamtraumgehalt von 3 471 525 Registertonnen brutto, gegen 4045 Schiffe mit 3 265 795 Registertonnen brutto am 1. Januar 1903. Gegen das Vorjahr hat die Zahl der Schiffe um 111 zugenommen, der Bruttoreumgehalt um 205 730 Registertonnen. Der Gattung nach waren am 1. Januar 1904 2258 Segelschiffe mit 542 017 Registertonnen brutto, 274 Schleppschiffe mit 89 581 Registertonnen brutto, sowie 1622 Dampfer mit 2 839 927 Registertonnen brutto vorhanden, während am 1. Januar 1903 die Zahl der Segelschiffe 2232 mit einem Raumgehalt von 541 845 Registertonnen brutto, die der Schleppschiffe 268 mit einem Raumgehalt von 87 543 Registertonnen brutto und die der Dampfer 1545 mit einem Raumgehalt von 2 636 407 Registertonnen brutto betragen hatte.

Die gesamte Handelsflotte der Welt zählt jetzt an Dampfern 27 900 000 Tonnen brutto; davon hat England mehr als die Hälfte (53,4 Prozent). Die Segelflotte zählt 7 813 000 Tonnen; davon besitzt England mehr als den vierten Teil (26,6 Prozent).

Deutschland steht demnach mit in Summe 3 393 000 Tonnen (Vereinigte Staaten 3 185 000 Tonnen) nach wie vor an zweiter Stelle.

— Mit den Vorarbeiten zum Bau der Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika von Daresſalam bis Mrogoro im Innern ist nunmehr der Anfang gemacht worden. Die ersten Maßnahmen werden darin bestehen, daß im Hafen von Daresſalam eine eiserne Pier aufgeführt wird, vermittleis deren das Umladen der Materialien (Schienen usw.) unmittelbar auf die Geleise erfolgen kann. Gleichzeitig mit der Pier wird ein Zollschuppen gebaut, so daß wohl vom Mai an die Abfertigung der Güter sehr viel besser als bisher wird erfolgen können. Die Strecke von Daresſalam bis Mrogoro erfordert einen Kostenaufwand von 15 Millionen Mark, so daß auf das laufende Kilometer 65 217 Mark entfallen. Von der Küste bis Mrogoro hat die Bahn mehrfach erhebliche Steigungen zu überwinden. Im ganzen beträgt die zu übersteigende Höhe 526 m über dem Spiegel des Indischen Ozeans.

— Aus dem Verwaltungsbericht des Kaiserlichen Kanalamtes für den Kaiser Wilhelm-Kanal für das Rechnungsjahr vom 1. April 1903 bis 31. März 1904 entnehmen wir:

Der Verkehr auf dem Kanal hat sich, wie folgt, entwickelt:

Rechnungsjahr	Anzahl der Schiffe	Registertonnen netto
1896/1897	19 660	1 848 458
1897/1898	23 108	2 469 795
1898/1899	25 816	3 007 840
1899/1900	26 279	3 488 767
1900/1901	29 045	4 282 094
1901/1902	30 161	4 285 301
1902/1903	32 010	4 573 834
1903/1904	32 038	4 990 287

Der Verkehr hat also stetig und insbesondere bezüglich der Tonnage erheblich zugenommen.

An dem Gesamtverkehr sind folgende Nationalitäten in Prozenten der Tonnage beteiligt:

	1903/1904:	1902/1903:	1901/1902:	1900/1901:
Deutsch	59,20	62,36	62,11	61,64
Belgisch	0,18	0,24	0,36	0,57
Britisch	9,01	8,36	7,57	9,79
Dänisch	10,17	8,95	9,16	8,30
Französisch	0,09	0,11	0,22	0,44
Niederländisch	5,54	5,97	5,69	3,59
Norwegisch	3,32	3,39	4,05	5,35
Schwedisch	5,69	5,78	6,20	6,67
Russisch	6,35	4,15	3,53	2,92
Sonstige	0,45	0,69	1,11	0,73

Wenn auch der deutsche Anteil prozentuell etwas gesunken ist, so hat sich erfreulicherweise der Anteil der hauptsächlichlichen Seefahrtsnationen, die für unseren Kanal in Betracht kommen können — der Briten, Dänen und Russen — teilweise sehr erheblich vergrößert.

Entsprechend der Zunahme der Tonnage hat sich auch die durch den Kanal beförderte Ladung stark vermehrt, und zwar um 426 453 Tonnen, wovon weitaus der größte Teil auf Stückgüter entfällt. Von noch größerer Bedeutung ist aber die Tatsache, daß zum ersten Male seit dem Bestehen des Kanals in dem Berichtsjahre ein Überschuß

von 57 824,50 Mark erzielt wurde, während das Vorjahr noch mit einem Fehlbetrage von 225 586,52 Mark abschloß. Gegenüber dem Jahre 1896 haben sich die Einnahmen beinahe auf das 2 1/2 fache gehoben, während sich gegen das Vorjahr die Ausgaben vermindert haben.

Die nachstehende Tabelle zeigt, daß sich die Unfälle stetig verringert haben, und damit die Betriebssicherheit gewachsen ist:

Unfälle:		Unfälle:	
1896/1897 . . .	7,83 Prozent	1900/1901 . . .	3,20 Prozent
1897/1898 . . .	5,26 =	1901/1902 . . .	2,28 =
1898/1899 . . .	4,45 =	1902/1903 . . .	1,85 =
1899/1900 . . .	3,28 =	1903/1904 . . .	1,92 =

— Der Verein deutscher Seeschiffer in Hamburg behandelte in seiner letzten Sitzung die Frage der Unterwasser-Signale, einer neuen Erfindung, die außerordentlich geeignet ist, den Seeschiffen im Nebel große Dienste zu leisten. Bereits vor vielen Jahren haben zwei Schweizer auf dem Bodensee festgestellt, daß die mit Glocken unter Wasser gegebenen Signale sich schneller und mit größerer Sicherheit fortpflanzen als die jetzigen Nebelsignale. An der ostamerikanischen Küste sind bereits drei Feuerschiffe mit Apparaten zur Abgabe von Unterwasser-Signalen ausgestattet, eine Maßnahme, die allenthalben Anerkennung gefunden hat. Der Norddeutsche Lloyd in Bremen hat sich durch einen seiner Offiziere von den Vorzügen und Vorteilen überzeugt, welche die Unterwasser-Signale bieten, und auf den Bericht dieses Offiziers zunächst den Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ mit Einrichtungen für Unterwasser-Signale versehen. Der Verein bezeichnete es als außerordentlich wünschenswert, daß die Erfindung auch in Deutschland verwertet und seitens der Staatsregierung zunächst ein Feuerschiff in der Nordsee mit Unterwasser-Signalen ausgerüstet werde.

-- Berichtigung. Auf Seite 101 des Januarheftes der „Marine-Rundschau“ ist die dort gegebene Tabelle durch Druckfehler entstellt. Es muß heißen:

Die Gesamtverluste der Marine (Aufstand in Deutsch-Südwestafrika) betragen bis Ende Dezember:

	Seeoffiziere	Offiziere der Marine-Infanterie	Marine-ärzte	Seemannische Unteroffiziere und Mannschaften	Unteroffiziere und Mannschaften der Marine-Infanterie
Gefallen	1	3	1	6	34
Verwundet	2	4	—	5	13
An Krankheiten gestorben	1	—	1	4	35
An Wunden gestorben	—	—	—	—	3
Vermißt	—	—	—	—	1



England. Die Fischersche Reorganisation der Mobilmachung und Verteilung der Flotte schreitet schnell und ohne auf große Hindernisse zu stoßen fort. Anfang Januar wurde programmäßig die Reserveflotte formiert. Das Auffüllen der Stammbefestigungen, zwei Fünftel des Etats, machte keine bedeutenden Schwierigkeiten; es fehlte an ihnen nur eine geringe Anzahl von Spezialisten, die auf den verschiedenen Schulen ihre Kurie noch nicht absolviert hatten. Das Ingenieurpersonal war fast vollständig vorhanden; unter den Seeoffizieren werden in der neuen Navy List noch manche als abkommandiert aufgeführt. Diese neue Liste ermöglicht überhaupt einen genauen Überblick über den augenblicklichen Bereitschaftsstand der Flotte, sie hat durchgreifende Verbesserungen gegen die Vorgänger erfahren und ist bedeutend übersichtlicher, als diese.

Die glatte Indienststellung der Reserveflotte wurde vor allem dadurch ermöglicht, daß gleichzeitig alle Schiffe, die den Anforderungen einer modernen Kriegsführung nicht mehr voll genügten, ohne Rücksicht auf ihr Alter aus der aktiven Liste gestrichen wurden. Diese Streichung erstreckt sich auf Linienschiffe und Panzerkreuzer von noch nicht 20 jähriger, auf geschützte Kreuzer von 15 jähriger Lebensdauer und auf alle nicht geschützten Schiffe (ausschließlich Torpedofahrzeuge), gleichgültig, wie alt sie sind. Eine solche energische, vom militärischen Gesichtspunkte aus völlig berechnete Ausrangierung hat naturgemäß bei manchen die Besorgnis erregt, die Flotte sei dadurch quantitativ zu sehr geschwächt worden und werde durch vermehrte Neubauten in den nächsten Jahren wieder auf ihre alte numerische Stärke gebracht werden müssen, so daß die Ausgaben für sie statt, wie gehofft, abzunehmen, wesentlich steigen würden. Von vielen Seiten, besonders der liberalen Parteirichtung, wird behauptet, daß eine Steigerung über den jetzigen Etat von rund 42 Millionen Pfd. Sterl. einschließlich der Ausgaben für die Naval Works Act nicht mehr möglich und auch nicht notwendig sei. So erklärten Lord Brassey und der frühere Zivilord der Admiralität, Mr. Edmund Robertson, daß die Ausgaben für die Flotte die Summe der Ausgaben Frankreichs, Deutschlands und Rußlands nicht zu übersteigen brauchen. Deutschland könne schon jetzt die Ausgaben für die Flotte ohne bedeutende Anleihen nicht bestreiten. Über das diesjährige Bauprogramm der Admiralität verlaute noch nichts. Jedenfalls ist die Admiralität bemüht, Ersparnisse wenigstens bei den Landetablissements zu machen. Die Werften von Halifax, Vancouver, Kingston (Jamaica), Trincomalee sollen am Ende dieses Etatsjahres geschlossen werden. Das kanadische Volk wird mit dieser Maßregel und der nahezu völligen Entblößung der Küste von englischen Seestreitkräften wenig zufrieden sein. Ohne sich zu einer erheblichen Beisteuer zur Unterhaltung der Flotte herbeizulassen — Kanada bezahlt bis jetzt nichts —, wird es aber an dem Entschluß der Admiralität kaum etwas ändern. — Die ausrangierten Schiffe, die voraussichtlich nicht mehr Verwendung finden sollen, werden aus den Werften entfernt und nach geeigneten Plätzen an der Küste gebracht — ein großer Teil kommt nach dem Clyde und dem Firth of Forth —, um die Werften freizumachen und Erweiterungsbauten zu beschränken. Dieser Umstand hat bereits zu dem Gerüchte Anlaß gegeben, die Admiralität habe den z. T. mit Überfüllung der Werften begründeten Entschluß, einen vierten Kriegshafen am Firth of Forth — Rosyth — anzulegen, wieder aufgegeben. Das Gerücht ist öffentlich dementiert worden, doch wird aller Wahrscheinlichkeit nach mit dem Ausbau langsamer vorgegangen werden, als seinerzeit beabsichtigt war. Die Admiralität ist augenblicklich wenig geneigt, viel Geld für brick and mortar auszugeben.

Um den Werftbetrieb einfacher zu gestalten und die Arbeiten billiger auszuführen, wurde eine Admiralitätskommission gebildet, die die Ansicht der in Werftbetrieben bewanderten Disziplare einholen soll.

Nach Mitteilung der „Times“ soll die Admiralität sich entschlossen haben, in denjenigen Häfen, in denen Unterseeboote stationiert werden sollen, Plymouth, Portsmouth, Sheerness, Milford Haven und Queenstown, den Minendienst von der Armee zu übernehmen. Ob dies der erste Schritt zu der von mancher Seite befürworteten völligen Übernahme der Seebefestigungsanlagen der Hauptkriegshäfen durch die Marine ist, läßt sich noch nicht übersehen. Daß größere Änderungen auch auf diesem Gebiet bevorzustehen scheinen, wurde bereits in der vormonatlichen Rundschau gesagt. Die neueste Reorganisation der Armeekommandobehörden deutet solche allerdings noch nicht an. Nach dieser ist England, Schottland, Irland in sieben Kommandodistrikte geteilt, in denen einem kommandierenden General nicht nur die Truppen, sondern auch die Küstenverteidigungsanlagen ohne Ausnahme unterstellt sind.

Die Ersparnisse, die der Kriegsminister, Mr. Arnold Forster, durch seine neue Heeresorganisation im Inlande machen zu können glaubt, werden durch die vermehrten Ausgaben für die indischen Truppen nach den Reorganisationsplänen von Lord

Ritzener in den nächsten Jahren mehr als aufgebraucht werden. Der Verteidigung von Indien wendet man besondere Aufmerksamkeit zu. Die Leistung der sibirischen Bahn im russisch-japanischen Kriege hat bei vielen die Belohnung erregt, Rußland könne nach Vollendung des Bahnnetzes in Turkestan in kurzer Zeit eine der indischen Armee an Zahl weit überlegene Armee in Afghanistan einmarschieren lassen.

Der wirtschaftliche Erfolg des letzten Jahres, über den in der letzten Rundschau nichts gesagt werden konnte, ist für England ebenfalls ein günstiger gewesen, wenn auch nicht so günstig, wie es nach dem ersten Blick in die kürzlich veröffentlichte Jahresübersicht des Handelsamts scheint. Dem Werte nach hat die Gesamtausfuhr (300,8 Millionen Pfd. Sterl.) sich um 10 Millionen Pfd. Sterl., die Gesamteinfuhr (481,0 Millionen, ausschließlich Durchfuhr) um 8 Millionen Pfd. Sterl. gegen das Vorjahr vermehrt. Werden beide aber auf die Preise von 1902 reduziert, so ergibt sich für die Ausfuhr gegen 1903 ein Überschuß von 3,3 Millionen Pfd. Sterl., gegen 1902 kein Überschuß, für die Einfuhr (ausschl. Durchfuhr) gegen 1903 ein Überschuß von 6 Millionen, gegen 1902 von 10 Millionen. In der Einfuhr ist der Wert der Lebensmittel um 1 Prozent gefallen, derjenige der Rohmaterialien und Fertigfabrikate um je 3 Prozent gegen 1903 gestiegen. Der Gesamthandel auf den Kopf der Bevölkerung nach dem Preisstande von 1902 betrug dem Werte nach 21,06 Pfd. Sterl. gegen 21,0 Pfd. Sterl. 1903 und 20,9 Pfd. Sterl. 1902.

Nach der kürzlich veröffentlichten Übersicht über die Flottenausgaben im Verhältnis zum Seehandelsverkehr 1903 besaß in jenem Jahre das englische Reich eine Handelsflotte von mehr als 11½ Millionen Tonnen, während der Wert des Seehandels des Reichs 1 400 000 000 Pfd. Sterl. betrug. Die Handelsflotte aller anderen Hauptseemächte umfaßte einen Tonnengehalt von wenig über 8 Millionen Tonnen. Im Vergleich zu 1898 ist der Wert des englischen Seehandels um rund 200 000 000 Pfd. Sterl., d. i. rund um ein Sechstel, gestiegen, während die Ausgaben für die Flotte um 9½ Millionen Pfd. Sterl., d. i. um rund ein Drittel, gewachsen sind. Die „Times“ zieht daraus den Schluß, daß nicht der Wert des eigenen Handelsverkehrs, sondern die Stärke der Seestreitkräfte anderer Staaten das Maß für die Flottenausgaben bestimmt, d. h. mit anderen Worten, die Flotten sind in erster Linie Machtmittel.

— Manöver. Für die in der Dezemberdenkschrift des Ersten Lords der Admiralität angekündigten großen Manöver des Jahres 1905, die die einem Kriege vorhergehende Spannungsperiode für alle in Dienst befindlichen englischen Seestreitkräfte darstellen sollen, hat die Admiralität jetzt bereits die Generalidee herausgegeben, da die verschiedenen Oberbefehlshabenden sich über ein Zusammenarbeiten, wie am besten mit den feindlichen Seestreitkräften Fühlung zu halten ist, vor Beginn der Manöver einigen müssen. — Diese Generalidee lautet: Während des Sommers 1905 soll eine Reihe von Manövern stattfinden, die eine Periode darstellen, in der das Verhältnis zu einer oder mehreren fremden Mächten so gespannt geworden ist, daß jeden Augenblick der Krieg ausbrechen kann. Wenn auch in dieser Periode eine allgemeine Mobilmachung einschließlich Einberufung der Reservisten noch nicht beschlossen ist, so ist es doch Pflicht aller in Dienst befindlichen Geschwader, mit den feindlichen Schiffen in Geschwadern in Fühlung zu treten und bereit zu sein, sofort auf Befehl zu handeln. Die Fühlung soll in der Regel mit Kreuzern gehalten werden, die ihre Nachrichten durch Benutzung aller nur möglichen Verbindungsmittel dem Linienschiffsgeschwader mitteilen, das sich in der Nähe eines strategisch wichtigen Punktes aufhält.

Zur Ausführung dieser Idee werden drei besondere Skelettgeschwader und einzelne detachierte Schiffe den vermeintlichen Gegner als rote Partei darstellen. Zwei von diesen Geschwadern werden eine Reihe von Bewegungen in europäischen und westatlantischen Gewässern vornehmen, während das dritte Geschwader wahrscheinlich eine mehr oder minder entfernte Bestimmung erhalten wird. Die einzelnen Schiffe werden unabhängig voneinander in der Nähe der Dampferouten kreuzen.

Die in Dienst befindlichen englischen Flotten, mit Ausnahme der der roten Partei zugewiesenen Schiffe, bilden die blaue Partei. Ihre Aufgabe ist es, auf einen von der Admiralität erhaltenen telegraphischen Befehl sofort sich über den Aufenthalt der roten Geschwader zu informieren und die erforderlichen Schritte zu tun, um mit ihnen Fühlung zu nehmen und sie in dem Augenblick des Kriegsausbruchs wirksam zu bekämpfen.

Die Manöver sollen sich auf alle heimischen und außerheimischen Stationen erstrecken und so lange dauern, bis die Admiralität telegraphisch Befehl zum Abbrechen erteilt.

Für das Jahr 1906 ist eine Fortsetzung dieser Manöver geplant, die die Kriegsführung nach dem Kriegsausbruch möglichst wahrheitsgetreu darstellt.

— Bestand und Dislokation der Flotte: Von der aktiven Kriegsschiffsstärke sind abgesetzt worden:

13 Linienschiffe: „Devastation“ (71), „Thunderer“ (72), „Conqueror“ (81), „Colossus“, „Edinburgh“, „Collingwood“ (82), „Rodney“ (84), „Hero“, „Camperdown“, „Benbow“, „Gowen“ (85), „Anson“ (86), „Sanspareil“ (87). Von ihnen bleiben die gesperrt gedruckten Schiffe vorläufig noch in Spezialreserve ohne Stammbesatzungen, d. i. Hafenverteidigungsschiffe.

9 Panzerkreuzer: „Imperieuse“ (83), „Warpite“ (84), „Australia“, „Narcissus“, „Undaunted“, „Orlando“ (86), „Aurora“, „Galatea“, „Immortalité“ (87).

Alle kleinen geschützten Kreuzer bis zur „Apollo“-Klasse, einzelne von ihnen sind allerdings noch in Dienst. Die „Apollo“-Klasse wird voraussichtlich im Laufe dieses Jahres verschwinden.

Die englische Flotte besteht demnach:

Anfang 1905 aus:	Sie wird voraussichtlich an Zuwachs erhalten bis Frühjahr 1906:		
	1906:	1907:	1908:
44 vollwertigen Linienschiffen	5 („King Edward VII.“, „Commonwealth“, „New Zealand“, „Dominion“, „Hindustan“, die alle schon Frühjahr 1905 fertig sein sollen)	3 („Britannia“, „Africa“, „Siberia“)	2 („Nelson“, „Agamemnon“)
20 vollwertigen Panzerkreuzern	8 (6 „Devonshire“-Klasse, 2 „Duke of Edinburgh“- Klasse)	4 („Warrior“-Klasse)	4 (3) „Minotaur“- Klasse)
39 großen geschützten Kreuzern	—	—	—
34 kleinen geschützten Kreuzern	8 Scouts	—	—
130 Torpedobootszerstörer	14	14	?

Von diesen Schiffen sind in Dienst:

A. In der Heimat.

a) In der aktiven Flotte:

- Die Kanalflotte von 12 Linienschiffen und 2 Kreuzern:
 - Division: „Ermouth“ \mathcal{P} , „Russell“, „Montagu“, „Cornwallis“,
 - Division: „Albemarle“ \mathcal{P} , „Duncan“, „Triumph“, „Swiftsure“,
 - Division: „Royal Oak“ \mathcal{P} (später „Caesar“), „Royal Sovereign“, „Revenge“, „Empress of India“ (später „Hannibal“), Kreuzer „Dido“, „Topaze“.
- Das I. Kreuzergeschwader von 5 (später 6) Panzerkreuzern: „Good Hope“ \mathcal{P} , „Bedford“, „Monmouth“, „Donegal“, „Kent“.
- 6 Schulschiffe für die Naval Reserve, die in jedem Vierteljahr 1 Monat zur Kanalflotte treten: die kleinen geschützten Kreuzer „Scylla“, „Brilliant“, „Capho“, „Aeolus“, „Spartan“, „Melampus“.
- 6 Schulschiffe: große geschützte Kreuzer (V. Kreuzergeschwader) „Theseus“, „Grafton“, „Endymion“ (Artillerie), „Furious“ (Torpedo), „Hermes“ (Kadetten Osborne), „Royal Arthur“ (Navigation).
- 3 Torpedobootszerstörerflottillen zu je 8 Booten.

b) In der Reserveflotte:

In Plymouth:	Portsmouth:	Chatham:
1. Emergency Ships (volles aktives Personal zur Auffüllung vorhanden):		
„Barfleur“ <i>⚓</i> , „Hood“, „Niobe“, „Europa“.	„Canopus“ <i>⚓</i> , „Goliath“, „Powerful“, „Terrible“.	„Hamillies“, „Repulse“, „King Alfred“ <i>*</i> , „Diadem“.
2. In gewöhnlicher Reserve (2/3 der Besatzung als Stammmannschaft, Auffüllung 1/2 aktiv, 1/2 Mannschaften der Naval Reserve):		
„Blake“, „Eclipse“, „Arrogant“, „Flora“.	„Prince George“, „Cressy“ <i>*</i> , „Latona“, „Pandora“, „Indefatigable“.	„Resolution“ <i>⚓</i> , „Bacchante“ <i>*</i> , „Argonaut“, „Spartiate“, „Pyramus“, „Pioneer“.
3. In Spezialreserve (ohne Stammmannschaft, Besatzung je 1/2 aktives Personal, Mannschaften der Naval Reserve und der Fleet Reserve):		
„Anson“, „Benbow“, „Hove“.	„Colossus“, „Thunderer“, „Devastation“.	„Rodney“, „Edinburgh“, „Camperdown“.
4. Torpedobootszerförer:		
18.	12.	18.

Anmerkung: Die gesperrt gedruckten Schiffe sind Linienschiffe, die mit * versehenen Panzerkreuzer.

B. In der Atlantic.

- Die Atlantic-Flotte aus 8 Linienschiffen und 2 Kreuzern:
 - Division: „Caesar“ *⚓* (später „King Edward VII.“), „Majestic“, „Mars“ (später „Hindustan“), „Hannibal“ (später „Commonwealth“),
 - Division: „Victorious“ *⚓*, „Jupiter“ (später „Prince George“), „Illustrious“, „Magnificent“,
 Kreuzer: „Doris“, „Sapphire“.
- Das II. Kreuzergeschwader von 5 (später 6) Panzerkreuzern: „Drake“ *⚓*, „Essex“, „Verwid“, „Cornwall“, „Cumberland“.
- Das IV. Kreuzergeschwader oder Particular Service Squadron aus 6 großen geschützten Kreuzern, 5 davon Schulschiffe, das gleichzeitig der Stamm für die westliche Kreuzergruppe im Kriege sein soll: „Ariadne“ *⚓*, „Saint George“, „Hamle“, „Gibraltar“, „Hialisver“, „Jfish“ (außerdem der kleine geschützte Kreuzer „Diamond“ als Stationschiff in Bermuda).

C. Im Mittelmeer.

- Die Mittelmeerflotte aus 8 Linienschiffen und 2 Kreuzern:
 - Division: „Bulwark“ *⚓*, „London“, „Prince of Wales“, „Lucen“,
 - Division: „Venerable“ *⚓*, „Formidable“, „Inaplacable“, „Irresistible“,
 Kreuzer: „Venus“ ? und „Juno“ ?
- Das III. Kreuzergeschwader aus 4 Panzerkreuzern und 2 großen geschützten Kreuzern: „Leviathan“ *⚓*, „Aboutir“, „Suffolk“, „Lancaster“, „Minerva“, „Diana“.
- 3 Flottillen zu je 8 Booten.

D. Im Indisch-Pazifischen Ozean.

Die östliche Gruppe:

- Das ostasiatische Geschwader: 5 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 2 große, 4 kleine geschützte Kreuzer, 5 Torpedobootszerförer.
- Das australische Geschwader: 1 Panzerkreuzer, 1 großer, 5 kleine geschützte Kreuzer.
- Das ostindische Geschwader: 1 großer, 3 kleine geschützte Kreuzer.
- Auf der früheren pazifischen Station wird nur 1 Kanonenboot und 1 Vermessungschiff verbleiben.

E. Am Kap als Verbindungsglied zwischen der östlichen und westlichen Gruppe.

Das Kapgeschwader: 1 großer, 3 kleine geschützte Kreuzer.

— Die aktive Flotte. Die Kanalflotte hat programmäßig am 9. Januar zusammen mit dem I. Kreuzergeschwader Portland verlassen und ist nach der Aroa-Bucht gegangen. Ende Januar soll „Hannibal“ die „Empress of India“ und Anfang Februar „Caesar“ die „Royal Oak“ ablösen. Die von der Mittelmeerflotte zur Kanalflotte tretende II. Division der „Duncan“-Klasse unter Kontreadmiral Poore wird sich Anfang Februar mit ihr vereinen. — Den Befehl über die zur Flotte gehörenden Torpedoboote-Flottillen übernimmt am 1. Februar der Kontreadmiral Winsloe mit dem Titel eines Chefs der Torpedoboote- und Unterseeboote-Flottillen. — An Stelle der „Andromache“ ist „Scylla“ Ausbildungskreuzer der Naval Reserve in Harwich geworden.

Die Atlantikflotte wird Anfang Februar ihre Reparaturen beendet haben und dann über Vigo und Lagos nach Gibraltar gehen. Am 7. Februar stellt „King Edward VII.“ für „Caesar“ in Dienst; am 1. März übernimmt Kontreadmiral May den Befehl über die Flotte mit dem Range eines acting vice-admiral. Im Laufe des Februar tritt „Prince George“ nach beendetem Umbau an die Stelle von „Jupiter“ und „Commonwealth“ an die Stelle von „Hannibal“. In Vigo wird sich die Flotte mit der Kanalflotte vereinigen und mit ihr gemeinsam nach Lagos dampfen. — Den Befehl über das zur Atlantikflotte gehörende II. Kreuzergeschwader übernimmt Kontreadmiral Prinz Louis von Battenberg am 1. Februar. Das Geschwader ist Anfang Januar von Gibraltar nach England zurückgekommen, um die von der aktiven Kriegsschiffliste abgesetzten und für eine Spezialverwendung nicht mehr in Aussicht genommenen Schiffe nach ihren neuen Liegeplätzen zu schleppen. Die Admiralität legte auf diese Übung besonderen Wert, da den Panzerkreuzern im Gefechte öfters die Rolle zufallen werde, havarierte Linienschiffe fortzuschleppen. — Die „Drake“ wird einigen Umbauten unterzogen, um als Flaggschiff dienen zu können. Bei der letzten Rückfahrt von Gibraltar behauptete sie ihren alten Ruf als schnellster Kreuzer mit 24,16 Seemeilen in der achtsündigen Vollandampfahrt. — Die „Essex“ macht während dieser Zeit eine Reise mit dem Herzog und der Herzogin von Connaught ins Mittelmeer.

Die Mittelmeerflotte war zum Teil zur Reparatur in Malta und erledigte zum Teil Einzelübungen in den griechischen Gewässern in Corfu und Atacos. — Am 1. Mai übernimmt Vizeadmiral Lord Beresford den Befehl von Admiral Dombville als acting admiral. — Der Panzerkreuzer „Leviathan“ ist zur Ablösung der „Bacchante“ als Flaggschiff des III. Kreuzergeschwaders von der ostasiatischen Station in Malta eingetroffen.

Die zum Particular-service squadron (IV. Kreuzergeschwader) gehörenden Schulkreuzer „St. George“, „Hampe“, „Gibraltar“ (Schiffsjungen) und „Highflyer“, „Fis“ (Kadetten) sind am 13. Januar von Devonport über Palmas nach Dominica in See gegangen, wo sie mit dem Flaggschiff „Uriadne“ zusammentreffen. Von den bis jetzt noch auf der nordatlantischen Station befindlichen kleinen Kreuzern wurde „Charybdis“ heimbeordert, „Belorus“ zur Ablösung der „Barrosa“ auf der Kapstation, „Prometheus“ zur Ablösung der „Phylades“ auf der australischen Station bestimmt. Als Stationschiff für die Station wird der kleine Kreuzer „Diamond“ in Bermuda stationiert werden.

Das australische Geschwader wird durch Ablösung der Sloop „Mutine“ durch den kleinen Kreuzer „Pegasus“ auf fünf kleine Kreuzer verstärkt, so daß die Zahl der Schiffe nach der Abmachung mit der Commonwealth aufgefüllt sein wird.

Das Gros der Schiffe des ostasiatischen Geschwaders kam Ende Dezember zur Reparatur nach Hongkong. Der kleine Kreuzer „Bonaventure“ von der pazifischen Station wird die „Thetis“ im März ablösen, so daß zu dieser Zeit das pazifische Geschwader aufhört zu existieren.

— Die Reserveflotte. Im Laufe des Januar wurde die Reserveflotte in der in der Reorganisation beabsichtigten Weise formiert. Zu Chefs der Schiffsreserve-divisionen wurden ernannt: für Devonport: Kontreadmiral Charles Grey Robinson; für Ports-

mouth: Kontreadmiral Leonard Groomer; für Chatham=Sheerneck: Kontreadmiral Hodgson Deban Graham.

Die Zahl der in aktiver Reserve oder als Tender in Dienst befindlichen Torpedobootszerstörer gestattet eine Formierung von fünf Flottillen.

An Torpedobooten einschließlich Tendern sind sofort 44 Boote verfügbar.

— Die austrangierten Schiffe. Von den austrangierten Schiffen, die nicht mehr verwandt werden sollen, werden im Clyde (Kyles of Bute und Holy Loch) 23, im Firth of Forth 30, im Blackwater (Irland) 18, im Motherbank (Isle of Wight) die übrigen verankert. Von diesen Schiffen wird alles noch Brauchbare heruntergenommen.

— Personal. Von den im Januar zu Captains beförderten 16 Commanders war der älteste 43, der jüngste 37 Jahre alt. Von den 32 zu Commanders beförderten Lieutenants waren zwei 1881, drei 1882, drei 1883, zwei 1884, sieben 1885, sechs 1886, acht 1887, zwei 1888 eingetreten.

Der große Kreuzer „Hermes“ wurde für das Kanonenboot „Racer“ Tender der Kadettenschule zu Osborne. Die Sloop „Espégle“ wird Maschinenschulsschiff für die Kadetten in Dartmouth.

Die neue Kadettenschule in Dartmouth soll im Februar durch den Prinzen von Wales eingeweiht, aber erst im Herbst in Benutzung genommen werden.

Die Jungenschulsschiffe „Implacable“ und „Lion“ wurden aufgegeben, die Jungen vorläufig auf „Impregnable“ untergebracht.

Die Signalschule wurde von dem Hafenschiff „Hercules“ in Portsmouth in die Mannschaftsbaracken an Land verlegt. „Hercules“ wird Hafenschiff in Gibraltar für die Unterbringung von Dockarbeitern.

Im Jahre 1903 fanden Kriegsgerichte im ganzen über 301 Personen statt, von denen 150 wegen Vergehens gegen Vorgesetzte verurteilt wurden. Dieses Verhältnis von 1,3 pro Tausend entspricht dem Durchschnitte von 1894 bis 1903, so daß die disziplinarischen Verhältnisse anscheinend im letzten Jahrzehnt dieselben geblieben sind.

Nach der neuen Ausbildungs- und Schiffsbesetzungsmethode befinden sich jetzt auch Schiffsjungen auf den Schiffen der Mittelmeerflotte.

— Artillerie. Die Admiralität hat der Wichtigkeit, die sie der guten Schießausbildung beilegt, dadurch Ausdruck gegeben, daß sie die neue Stellung eines Director of Naval Target Practice geschaffen und Captain Percy Scott hierzu bestimmt hat.

Das Auswechseln der 12 zölligen Geschütze, das bereits auf „Gymouth“ und „Royal Oak“ geschehen mußte, wird jetzt auch für die Schiffe der „Majestic“-Klasse notwendig; auf „Caesar“ wurde ein Geschütz, auf „Victorious“ zwei Geschütze, auf „Majestic“ vier Geschütze ausgewechselt. Die Ursache wird der großen Offenheit der Cordits älterer Konstruktion zugeschrieben.

Für die wirksame Abwehr gegen Torpedobootsangriffe wurde eine neue 7,6 cm-Schnellabefanone mit größerer Dauergeschwindigkeit, größerer Geschossgeschwindigkeit und größerer Schußweite eingeführt.

Da die Preisschießbedingungen von Grund aus umgearbeitet werden, sollen vorläufig keine Preise für Preisschießübungen gezahlt werden.

— Torpedowesen. An Torpedobootszerstörern liefen von Stapel: „Chelmer“ am 8. Dezember bei Thornycroft, „Gala“ am 7. Januar bei Yarrow, „Duse“ am 7. Januar bei Laird in Birkenhead, „Kef“ am 5. Januar bei White, „Wear“ am 21. Januar bei Palmer.

— Werften. Alle über 60 Jahre alten Werftbeamten und -Arbeiter sollen allmählich entlassen werden.

Die Admiralität hat angeordnet, daß der Materialien- und Inventarien-Etat auf allen stationären Schiffen um ein Viertel gekürzt wird. Inventariensstücke sollen nur dann

zur Reparatur auf die Werft gegeben werden, wenn das Schiff die Reparatur nicht selbst vornehmen kann. Inventarien, die auf seegehenden Schiffen bei der Außerdienststellung nur halb verbraucht waren, sollen von stationären Schiffen aufgebraucht werden.

Halifax bemüht sich, nach Aufgabe der englischen Staatswerft daselbst Private zur Anlegung einer Werft mit Regierungshilfe zu bewegen. Für Schiffe, die auf kanadischen Werften gebaut werden, will die Regierung 6 Dollars pro Tonne Subsidien zahlen.

— Schiffsbau. Das vom Ersten Lord der Admiralität in der Dezember-Denkschrift angekündigte Committee on Designs, das den Director of Naval Construction zeitweilig bei dem Entwurf neuer Kriegsschiffstypen unterstützen soll, ist nach einigen Nachrichten bereits aus folgenden Mitgliedern gebildet: Admiral Fisher als Vorsitzender; Kontreadmiral Prinz Louis von Battenberg; Kontreadmiral Winsloe; Captain Jackson, Controller of the Navy; Captain Jellicoe, Director of Naval Ordnance; Captain Bacon, bisher Leiter der Versuche mit Unterseebooten; Mr. Philipp Watts, Director of Naval Construction; Sir John Duxton, Engineer in chief; Lord Kelvin, Mr. Froude und Prof. Biles als wissenschaftliche Sachleute; Mr. Gard, Chief constructor; Mr. Gracie, Direktor der Fairfield-Schiffbaugesellschaft.

Das Gerücht über eine Änderung der Schiffspläne der „Nelson“-Klasse scheint sich bewahrheiten zu sollen. Die Schiffe sollen 18 000 Tonnen groß werden.

Die fünf Schiffe der „King Edward VII.“-Klasse vom Etat 1902 und 1903 sollen nach einer neuen Bestimmung der Admiralität bereits bis zum Ende dieses Etatsjahres fertig sein.

Die Kielplatten zu den drei Panzerkreuzern „Minotaur“, „Shannon“, „Defence“ wurden Anfang Januar gelegt; über den Bau der „Orion“ verlautet noch nichts.

Für das nächste Jahr wird der Bau einer Ersatzgacht für Osborne gemeldet.

Der Umbau des großen geschützten Kreuzers „Vindictive“ — Ersatz der 4,7 cm-SK. durch 6 zöllige SK. — wurde beendet.

— Kessel. Von den neuen Linienschiffen erhalten „Nelson“ Babcock & Wilcox-, „Agamemnon“ Yarrow-, von den neuen Panzerkreuzern „Shannon“ und „Defence“ Yarrow-, „Minotaur“ Babcock & Wilcox-Kessel.

— Probefahrten. Das Linienschiff „Hindustan“ übertraf die kontraktmäßige Höchstgeschwindigkeit von 18,5 Seemeilen um 0,5 Seemeilen. Die Leistungen waren folgende:

	Ind. Pferdestärken:	Kohlenverbrauch pro ind. Pferdestärke und Stunde:	Geschwindigkeit in Seemeilen:
bei der 30stündigen Fahrt			
mit $\frac{1}{5}$ der Maschinenleistung	3718	0,97 kg	11,8
bei der 30stündigen Fahrt			
mit $\frac{4}{5}$ der Maschinenleistung	12926	0,88 kg	17,7
bei der 8stündigen Vollauffahrt	18521	0,905 kg	19,01

— Fachliteratur. Auf die Januar-Nummer der „Navy List“ muß besonders aufmerksam gemacht werden.



Frankreich. Die für die französische Marine nicht gerade glückliche, über zweijährige Geschäftsführung des Herrn Pelletan hat durch den Rücktritt des Ministeriums Combes ein unerwartet schnelles Ende gefunden. Sein Nachfolger, Herr Thomjon, Abgeordneter für Constantine (Algerien) ist in letzter Zeit als Vorsitzender des außerparlamentarischen Untersuchungsausschusses über die Marine mehrfach in Marinesachen in den Vordergrund getreten, und zwar als Gegner Pelletans, so daß ein Systemwechsel nicht ausgeschlossen erscheint.

Der russisch-japanische Krieg lenkt naturgemäß nach den bisherigen Erfolgen der Japaner die Aufmerksamkeit militärischer und maritimer Kreise auf die Verteidigung Indochinas hin. Ein im „Echo de Paris“ veröffentlichter apokrypher Angriffsplan Japans auf die asiatischen Besitzungen Frankreichs gibt den äußeren Anstoß zur weiteren Behandlung dieser Frage. Der angebliche Verfasser dies Plans, General Kodama, berechnet, daß Frankreich einem japanischen Landungsheer von 300 000 Mann in Indochina etwa 241 000 Mann entgegenstellen könne, wenn es für Truppentransporte aus der Heimat die See fret habe.

Der Kolonialminister hat vor einigen Monaten 25 Millionen für die Verteidigung Indochinas verlangt, man streitet sich darum, ob sie für Landbefestigungen ausgegeben werden oder zur Verstärkung der Seestreitkräfte dienen sollen.

Der jetzige Krieg im fernen Osten und der vorgenannte Angriffsplan rückt die Aussicht in die Nähe, einen erheblichen Teil der französischen Flotte gegebenenfalls nach Indochina zu senden, und daher werden Stimmen laut, die die Einrichtung eines zweiten Kriegshafens in der Bai Along oder auf Kwang-tschau-Wan verlangen, der als Stützpunkt der Flotte diese stets der japanischen gewachsen erhält, da Saigon dafür nicht ausreicht.

Herr Deloncle, der im Auftrage des außerparlamentarischen Untersuchungsausschusses die Frage der Verteidigung Indochinas untersucht hat, behandelt in seinem Berichte eine etwaige Bedrohung durch Japan. Dieses würde im Kriegsfall die Seeherrschaft von vornherein besitzen und die französischen Seestreitkräfte in Saigon einschließen, dann landen. Demgegenüber müsse Indochina so stark gemacht werden, daß es bis zur Ankunft eines Entsatzgeschwaders aus der Heimat sich halten könne. Er schlägt auch die Einrichtung eines nördlicher gelegenen zweiten Stützpunktes vor. Die Werkstoffe und die Ausrüstungsvorräte von Saigon müssen wesentlich erweitert werden. Da der Seeverteidigung in einem Kriege mit Japan die Hauptrolle zufalle, so müsse entweder ein entsprechend starkes Linienkriegsschiffgeschwader dorthin verlegt oder die bewegliche Verteidigung Indochinas verstärkt werden.

Wie Herr L. Pierreval mit Recht sagt, spiegelt der Verlauf des russisch-japanischen Krieges und die üble Lage des russischen Entsatzgeschwaders genau die Verhältnisse wieder, in welchen ein französisches Entsatzgeschwader beim Vorgehen gegen eine japanische Blockadeflotte vor Saigon sich befinden würde. Dennoch teilt die Regierung und das beratende Komitee für die Kolonialverteidigung die Auffassung Deloncles.

Die feste unterseeische Verteidigung steht übrigens nach dem Bericht auf schwachen Füßen. Die Minensperren im Saigonfluß können erst 4 Wochen nach Ausspruch der Mobilmachung ausgelegt sein, in Tongking ist überhaupt kein Spremmaterial vorhanden.

— Organisation. 1. Eine neue Dienstanzweisung für die Ausbildung der Torpedomatrosen auf dem Torpedoschulsschiff ist kürzlich in Kraft getreten. Der Lehrgang umfaßt 4 Monate, nach erfolgreichem Bestehen der Schlußprüfung werden die Anwärter zu Hilfstorpedomatrosen ernannt. Die mit den besten Erfolgen bleiben gleich auf dem Schulsschiffe zur weiteren viermonatigen Ausbildung und werden nach Bestehen der Schlußprüfung zu Torpedomatrosen ernannt, die übrigen können nach einjähriger Fahrzeit als Hilfstorpedomatrosen wieder auf das Schulsschiff zur Erlangung des Zeugnisses als Torpedomatrosen kommandiert werden. Außer der Ausbildung in Bedienung

und Handhabung des Torpedos auf Schiffen und den dem Schulschiff beigegebenen Torpedoboote werden die Schüler im ersten Lehrgange in Seemannschaft, Bootsdienst, Turnen, Schwimmen, Signalisieren mit Nachsignalen, mit dem Gewehr, Karabiner und Revolver ausgebildet; im zweiten Lehrgang wird vorzugsweise Torpedobootsfahren getrieben und dabei Steuern, Loten, Kompaßgebrauch und Bedienung der 3,7 cm-SK. gelehrt, die geeigneten Hilfstorpedomatrosen werden als Funkentelegraphisten ausgebildet. Beide Lehrgänge müssen mit den Handwaffen Schießübungen erlebigen.

2. Am 26. März wird eine Schiffsdivision von Korjila gebildet werden, die alle dort stationierten Schiffe umfaßt, unter Befehl eines Kapitäns zur See, der gleichzeitig die Befugnisse des bisherigen Marinekommandanten ausübt.

— Personal. Die Marinekommission hat den Bericht des Abgeordneten *Méric* über das Marine-Ingenieurkorps-Gesetz beraten und der Stellenzahl den Kriegsbedarf für die fertige Flotte nach Durchführung des Gesetzes vom Jahre 1900 zugrunde gelegt. Die Landstellungen sollen im Kriegsfall von den vorhandenen 60 Reserve-Marineingenieuren besetzt werden.

Die aktive Dienstzeit der Seebienstpflichtigen bleibt auch im Jahre 1905 auf 46 Monate festgesetzt; die Übungen der Reservisten fallen aus.

— Geschützwesen. Die neuen Marinegeschütze, Modell 1902, sollen wesentlich den älteren, Modell 1893/96, überlegen sein. Die Seele ist verlängert, die Steigung der Züge verringert, der Pulverraum ist vergrößert, die Anfangsgeschwindigkeit auf 925 m gesteigert worden. Bei den Vergleichsschießen zeigten die neuen 27,4 cm- und 24 cm- dieselbe Durchschlagskraft wie die alten 30,5 cm- und 27,4 cm-, die 19,4 cm-durchschlugen fast dieselbe Panzerstärke wie die alten 24 cm- und die 16,4 cm- wie die 19,4 cm-Geschütze.

— Die fertige Flotte. Für das Jahr 1905 sind folgende In- und Außerdienststellungen geplant:

Geschwader des äußersten Ostens: Kreuzer „*Pascal*“ und „*Chateaurenault*“ stellen im Februar und März oder April in Toulon und Cherbourg, Kanonenboote „*Décidée*“, „*Surprise*“, „*Comète*“ im Februar in Saigon außer Dienst.

Division des Stillen Ozeans: Kreuzer „*Catinat*“ stellt im März in Sorient in Dienst; Transportavisio „*Durance*“ im Februar in Toulon, Kreuzer „*Protet*“ im Juni in Rochefort außer Dienst.

Atlantische und Neufundland-Division: Kreuzer „*Chasseloup-Laubat*“ stellt im April in Cherbourg in Dienst; Avisio „*Manche*“ wird von Februar bis Oktober in Dienst sein.

Division des Indischen Ozeans: Transportavisio „*Nièvre*“ stellt im Januar in Diego Suarez außer Dienst.

Außerdem kommen im Laufe des Jahres „*Kersaint*“ in Anam, „*Alcyon*“ im Kongo außer Dienst; Linien Schiff „*Marceau*“ ersetzt „*Magenta*“ als Torpedoschulschiff. Panzerkreuzer „*Guichen*“ ist am 20. Dezember endgültig in Dienst gestellt und hat, nachdem ein großer Teil seiner Mannschaft durch Gendarmen hatte an Bord geschafft werden müssen, am 8. Januar die Ausreise nach Ostasien angetreten.

Kreuzer „*Descartes*“ ist am 20. Dezember mit zwei Torpedobootsjägern und acht Torpedoboote glücklich in Saigon angekommen.

Kanonenboot „*Alpic*“ (Reichschina) ist am 10. Januar außer Dienst gestellt. Der aus dem Geschwader des äußersten Ostens heimbefohlene Kreuzer „*Chateaurenault*“ hat durch Aufstoßen auf einen bisher unbekanntes Felsen eine 105 m lange Einbeulung unter Wasser davongetragen, bei der auf eine Länge von 18 m die Platten gebrochen, während die Spanten verbogen sind.

Das Mittelmeergeschwader nahm am 21. Januar ein Manöver vor, dem folgender Gedanke zugrunde lag: Die Kreuzerdivision zu Anker bei den Syrischen

Inseln erfährt, daß ein feindliches Geschwader, die Linienfahrer, in der Nähe des Golfes von San Juan sich befindet. Es erhält den Auftrag, das Geschwader aufzufuchen und an der Umschiffung des Kap Verdier zu hindern; Geschwindigkeit der Kreuzer 16 Seemeilen, der Linienfahrer 15 Seemeilen.

Am Tage zuvor hatte die Kreuzerdivision zwei unter Land zwischen Cannes und Grand Mibaud zu Anker liegende Torpedobootsjäger aufzufuchen und dabei ständig mit dem Geschwaderchef in Funkspruchverbindung zu bleiben.

Kontreadmiral Campion, seit Jahresfrist Chef des Generalstabes der Marine, hat das Kommando der Kreuzerdivision des Mittelmeergeschwaders übernommen.

— Bewegliche Verteidigung. Die große Wichtigkeit, die man neuerdings der Schlagfertigkeit der beweglichen Verteidigung beimißt, kommt dadurch zum Ausdruck, daß die Divisionsboote in Zukunft so ausgerüstet werden, daß sie jederzeit zu 8 tägiger Verwendung außerhalb des Standortes bereit sind.

Die 35 m-Boote 2. Klasse der Übungsdivision der beweglichen Verteidigung sollen durch Boote 1. Klasse ersetzt werden.

Durch ministerielle Verfügung vom 17. Januar sind in der beweglichen Verteidigung folgende Neuennennungen befohlen: Die bisherige bewegliche Verteidigung erhält die Bezeichnung Flottille, und zwar:

Cherbourg: erste Flottille des Ärmelkanals,	Korsika: zweite Flottille des Mittelmeeres,
Dünkirchen: zweite = = =	Tunesien: dritte = = =
St. Servan: dritte = = =	Algerien: vierte = = =
Brest: erste Flottille des Ozeans,	Dran: fünfte = = =
Orient: zweite = = =	Saigon: erste Flottille der chinesischen Gewässer,
Rochefort: dritte = = =	Diego Suarez: Flottille des Indischen Ozeans.
Toulon: erste Flottille des Mittelmeeres,	

— Unterseeboote. Das eben von Stapel gelaufene Unterwasserboot „X“ ist 37,4 m lang, 3,12 m breit, der größte Tiefgang beträgt 2,3 m; die Maschine, ob Elektro- oder Explosionsmotor ist noch offene Frage, soll 220 Pferdestärken indizieren und dem Boote 10,5 Seemeilen Geschwindigkeit geben. Die drei Versuchsboote „Z“ (202 Tonnen), „Y“ (213 Tonnen), „X“ (?) sind nunmehr alle von Stapel gelaufen.

Das in Biserta behelmatete Unterwasserboot „Korrigan“ hat volle 12 Stunden hintereinander unter Wasser zugebracht, ohne daß die Mannschaft gelitten hätte; alle Maschinen haben während dieser Übung zufriedenstellend gearbeitet.

Unterwasserboot „Perle“ griff auf der Reede Salins d'Hyères das Linienfahrer „Charles-Martel“ erfolgreich an.

Die oben erwähnte Verfügung führt für die Unterseebootstationen folgende Bezeichnungen ein:

die Unterseebootstation Cherbourg wird	erste Unterseebootflottille des Ärmelkanals,
= = La Pallice =	erste = = Ozeans,
= = Toulon =	erste = = Mittelmeeres,
= = Biserta =	zweite = = =
= = Saigon =	erste = = der chinesischen Gewässer.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ wird erst nach Ausführung von Änderungen an der Artillerie die Probefahrten Anfang März wieder aufnehmen.

Panzerkreuzer „Duvetit-Thouars“ verbrauchte bei einer Kohlenmeßfahrt mit Marschgeschwindigkeit nur 0,519 kg für die Pferdestärke stündlich oder 44,022 kg für den Quadratmeter Rostfläche bei 2023,3 Pferdestärken, bei 14000 Pferdestärken 0,559 kg stündlich für die Pferdestärke. Der Verwendungsbereich wird dadurch nicht unwesentlich vergrößert.

— Neubauten. Der eben in Dienst gestellte Panzerkreuzer „Néber“ muß die Steuerbordschraubenwelle auswechseln.

Panzerkreuzer „Victor Hugo“ erhält seinen Militärmast vorn und Signalmast hinten, und wird dann eingebockt zum Einbau der Schraubenwellen, Schrauben, Ventile, Unterwassertorpedorohre.

Panzerkreuzer „Jules Ferry“ hat die Maschinenprobe auf der Stelle befriedigend erledigt.

Der Umbau des Linienschiffes „Hoche“ ist beendet; die teilweise Entfernung der Aufbauten hat eine solche Erleichterung herbeigeführt, daß der Gürtelpanzer jetzt die Wasserlinie wirklich deckt.

Die neue Werft Sidl Abdallah (Biserta) hat den Auftrag erhalten, die Umarmierung der dort befindlichen Panzerkanonenboote „Fusée“ und „Mitraille“ mit acht 4,7 cm-SK. auszuführen.

Auf Panzerkreuzer „Dupuy de Lôme“ wird gelegentlich des Kesselwechsels an Stelle des hinteren Geschüts ein leichter Signalmast gesetzt; die im Geschütsmarsch dieses Mastes aufgestellte Kleinartillerie wird auf den hinteren Aufbauten verteilt.

— Stapellauf: Unterwasserboot „X“ im Dezember in Cherbourg.

— Streichung aus der Schiffsliste: Torpedoboot „111“.

— Die Häfen. Der vorläufige Plan der Rußbarmachung des westlich von Marseille gelegenen Etang de Berre, Vertiefung der Einfahrt und Verbreiterung des Martigues für die größten Linienschiffe und Ausbaggerung eines Kanals in dem See in gleicher Tiefe ist genehmigt worden, die voraussichtlichen Kosten sind 4,2 Millionen Mark. Das Rabel Brest—Dakar wird im Minou bei Brest landen.

— Küstenverteidigung. Kürzlich fand in Havre vor dem Kriegsminister Bertheau und den Mitgliedern der Heeresauschüsse von Senat und Kammer ein Schießen auf bewegtes Ziel aus der neuen, im Fort La Hève aufgestellten 24 cm-Küsten-SK. statt. Das Geschütz feuert mit automatischer Ladevorrichtung nach Angabe des Hauptmanns Tournier de Bourges drei Schuß in der Minute, die Granate wiegt 163 kg, das Geschütz mehr als 10 Tonnen. Vergleichsweise wurde auch aus aptierten 19 cm-SK. geschossen, die zwei Schuß in der Minute abgeben. Vorher war aus 27 cm-SK. auf eine 50 hm entfernte geschleppte Scheibe und mit Schrapnell aus 9 cm-SK. gefeuert worden.

— Fachliteratur. In „La marine française“ stellt d'Armor als Ergebnis des russisch-japanischen Krieges die Sätze auf: Nur reine Seestaaten bedürfen Linienschiffslotten; alle anderen können sich auf Unterwasserboote zur Küstenverteidigung und Tauchboote zum Angriff in geschlossenen Meeren beschränken; diejenigen von ihnen, die Kolonien besitzen, müssen außerdem dort befestigte Stützpunkte für den Handelskrieg anlegen, zu dem sie schnelle Kreuzer großen Verwendungsbereichs mit leichtem Seitenpanzer und Mittelbestückung bauen müssen; Frankreich und Deutschland müssen überdem die Landung in England vorbereiten.

In „Le Yacht“ beschäftigt sich X. mit dem Niedergange der „Revue maritime“, der ja in den letzten Hefen des verjossenen Jahres sehr offensichtlich zutage trat. Er macht verschiedene Vorschläge zur Erneuerung der Marineoffiziere zu schriftstellerischer Tätigkeit, Belohnungen, die akademischen Palmen, vor allem aber eine weit-sichtige Schriftleitung, die in technischen Fragen auch Ansichten zum Ausdruck kommen lasse, die nicht mit denen des Herrn Pelletan im Einklang stehen.

„Max“ mahnt zu Ersparnissen durch Streichung veralteter geschütsuntüchtiger Schiffe aus der Schiffsliste.

Auch J. V. hebt bei der Besprechung der Neuberteilung der englischen See-streitkräfte als besonders dringlich und nachahmenswert für die französische Flotte die

Ausschaltung aller Schiffe ohne Gefechtswert und die Indienststellung der neuesten Schiffe hervor.

„Armée et Marine“ bringt einen längeren, mit Ansichten ausgestatteten Aufsatz von J. Lavarzai über Kiautschou, der die bisher geleistete Kolonisationsarbeit anerkennt.



Rußland. Wiederaufbau der Flotte. Nach dem nunmehr eingetretenen Falle von Port Arthur und der Vernichtung der dort eingeschlossen gewesenen Seestreitkräfte erscheint es fraglich, ob in diesem Kriege die russische Flotte noch eine Rolle spielen wird. In klarer Erkenntnis der Wichtigkeit der Seeherrschaft beginnen jetzt die seit längerer Zeit im Gange befindlichen Überlegungen betreffs des Wiederaufbaues der Flotte festere Form anzunehmen. Wie in Rußland aber alles langsam zur Reife gelangt, so dürfte man auch in dieser Frage noch mancher Schwierigkeiten gewärtig sein. Freilich hat man sich, getrieben von der Erkenntnis, welche Bedeutung eine leistungsfähige Flotte in diesem Kriege hätte haben können, und von den vernichtenden Kritiken des Kapitäns Klado, zu einer für russische Verhältnisse ganz ungewöhnlichen Beschleunigung der Vorarbeiten für ein neues Flottenbauprogramm anspornen lassen. Nach den bisherigen Veröffentlichungen der russischen Presse sollen Zahl und Typen der zu bauenden Schiffe sowie die zu verwendende Summe im großen festgesetzt sein. Die Genehmigung seitens des Zaren soll indessen noch ausstehen. Im ganzen sollen als Bausumme $1\frac{1}{2}$ Milliarden Rubel in Aussicht genommen sein, wovon in den nächsten drei Jahren 400 Millionen Rubel angewiesen würden.

Was zunächst die Frage der Bauvergebung betrifft, so hat man sich entschlossen, das Ausland in dem Maße heranzuziehen, als der beabsichtigte Termin der Fertigstellung und die vorhandenen russischen Bauelegenheiten die Bautätigkeit im eigenen Lande begrenzen. Aber dies schien den größten Heißspornen nicht tatkräftig genug. Auf einer Versammlung der Staats- und Privatwerften in der Frage des Wiederaufbaues der Flotte erklärten sich viele Werften bereit, ihre Anlagen zu vergrößern, wenn darauf gerechnet werden könne, daß genügend Bauaufträge erfolgten. Demgemäß haben die Werften Voranschläge aufgestellt unter Zugrundelegung dreier Termine: eines dreijährigen, eines fünfjährigen, eines zehnjährigen Zeitraums, so daß der allergrößte Teil der Schiffe auf russischen Werften gebaut und dadurch der Abfluß des Geldes ins Ausland verhindert würde. Der Neubau von Dockanlagen, Erweiterung und Neubau staatlicher Werften sind seit einiger Zeit mehrfach beraten und teilweise auch schon beschlossen worden.

Die genannten $1\frac{1}{2}$ Milliarden Rubel beruhen vorläufig nur auf ungefähre Schätzung. Die einzelnen Jahressummen werden noch von Fall zu Fall auf Grund der Bauelegenheiten entschieden. Nach dem kürzlich veröffentlichten Budget für 1905 werden die Ausgaben für Marinezwecke ein Achtzehntel der gesamten Staatseinnahmen = $116\frac{1}{2}$ Millionen Rubel betragen. Hiervon sollen 39 Millionen Rubel für Schiffneubauten, $4\frac{1}{2}$ Millionen Rubel für Anlage und Verbesserung von Kriegshäfen verwendet werden. Es ist anzunehmen, daß diese Festsetzungen noch nicht endgültig sind, falls eine kaiserliche Entscheidung sich für den weitgehenden Wiederaufbau der Flotte ausdrückt.

Hinsichtlich des Typs der zu bauenden Schiffe und Torpedoboote scheint man bis jetzt zu endgültigen Abmachungen noch nicht gelangt zu sein, wenngleich man sich darüber ungefähr klar ist, welche verfehlten Typs nicht mehr in Betracht kommen dürfen. Es wäre voreilig und würde den ersten grundlegenden Fehler in dem Flottenbauprogramm bedeuten, glaubten die maßgebenden Personen in Rußland, daß die bis jetzt bekannt gewordenen Versager genügende Unterlage darböten, um als „Erfahrungen“ bezeichnet und verwertet zu werden. Man scheint für die neue Flotte folgende Neubauten zu beabsichtigen:

8 Linienchiffe, Typ „Slawa“, 13 500 Tonnen,

8 Linienschiffe, Typ „Andrei Perwoßmanni“, 16 500 Tonnen,

- 6 Panzerkreuzer, Typ „Bajan“, 7700 Tonnen,
- 6 große geschützte Kreuzer, Typ „Bogatyr“, 6600 Tonnen,
- 100 große Torpedoboote, 350 Tonnen,
- 150 kleine Torpedoboote, 150 Tonnen,
- 10 Streuminendampfer, Typ „Zeniffel“, 3000 Tonnen,
- 4 Werkstattschiffe.

Wie weit hierzu die schon jetzt, also vor Beratung des Flottenbauprogramms, in Arbeit befindlichen Neubauten eingerechnet werden, entzieht sich der Beurteilung. Es sind im Bau:

- Werk in Kronstadt: Linienschiff „Slawa“;
- Neue Admiralitätswerft in St. Petersburg: Linienschiff „Andrei Perwošwannt“;
- Baltische Werft in St. Petersburg: Linienschiff „Paul I.“;
- Newski-Werft in St. Petersburg: 8 große Torpedoboote;
- Kaiserliche Werft in Sewastopol: Linienschiff „Gwstafi“;
- Kaiserliche Werft in Nikolajeff: Linienschiff „Joann Staloust“;
- also zusammen in Rußland: 5 Linienschiffe, 8 Torpedoboote.

Auf französischen Werften sind 11 Torpedoboote, auf deutschen Werften 10 Torpedoboote und desgleichen eine Anzahl in England im Bau.

Es bleibt nun abzuwarten, ob die angefangene Bewegung eine dauernde sein wird. Jedenfalls wird der jegige Eifer, die Flotte wieder aufzubauen, nur dann von Erfolg gekrönt sein, wenn man die Personalfrage ebenso eingehend behandelt wie die Schaffung des Materials. Mit einigen die Kriegführung betreffenden Fragen hat man sich im Hinblick auf die zukünftige Flotte schon jetzt beschäftigt, jedoch sind dies alles vorläufige Erwägungen, die Ausführung ist noch von manchem anderen abhängig. So wird in der Presse lebhaft eingetreten für die Erwerbung von Kohlenstationen, wobei das Auge sich vor allem nach den Inseln der Sunda-Strasse richtet. Für die Ausnutzung der für die eigene Kriegführung so wertvollen Schärenfahrwasser im Finnischen Meerbusen wird die Bildung eines besonderen Lotsen-offizierkorps angeregt.

— Material. Das von England aus heimlich überführte Torpedoboot „Caroline“ liegt in Sibau. Infolge Maschinenshavarie, deren Beseitigung den russischen Technikern ohne Hilfe der englischen Konstrukteure nicht gelingen will, ist die Verwendung dieses Fahrzeuges vorläufig ausgeschlossen.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Während man bis dahin aus der überwältigenden Stimmenzahl, welche Präsident Roosevelt bei der letzten Wahl auf sich vereinigt hatte, geschlossen hatte, daß auch das von ihm gestützte und vertretene Marineprogramm ohne weiteres definitiv angenommen und durchgeführt werden würde, sind daran in letzter Zeit erste Zweifel hervorgetreten. Es hat fast den Anschein, als wenn wenigstens der nächste Marineetat nicht unbedeutliche Abstriche erfahren würde, nachdem sich unter Führung des bekannten Senators Cannon zunächst eine starke Minorität im Kongresse gebildet hat, welche auf eine erhebliche Einschränkung der Staatsausgaben abzielt. Wenn auch die Entscheidung hierüber wohl noch in weitem Felde liegt, ist es nicht uninteressant, zu sehen, wie jetzt schon der entschiedenen Stellungnahme des Präsidenten zur Flottenvermehrung eine Gegnerschaft gegenübertritt, welche, wenn auch unter dem Vorwande von Ersparnissen im allgemeinen, doch der Politik des Präsidenten den Boden zu entziehen sucht. Aus der vielbesprochenen Botschaft des Präsidenten an den Kongreß, welche an anderer Stelle dieser Zeitschrift näher erörtert werden wird, seien hier nur folgende Sätze hervorgehoben: „Es gibt für uns als Volk keine patriotischere Pflicht, als die Flotte auf einer Höhe zu erhalten, welche den Anforderungen der Lage

dieses Landes entspricht. Wir haben den Bau des Isthmuskanals auf uns genommen. Wir haben es unternommen, uns den uns gebührenden Anteil am Handel des Ostens zu sichern. Wir wollen unsere Bürger vor ungerechter Behandlung in fremden Ländern schützen. Wir beharren entschieden auf der Forderung der Monroe doktrin für die westliche Halbkugel. Wenn wir unsere Haltung in diesen und ähnlichen Fragen nicht zu einer bloßen Renommisterei machen wollen, können wir von unserem Flottenprogramm nicht abweichen. Unsere Stimme wiegt schwer für den Frieden, deshalb, weil wir den Krieg nicht fürchten. Unser Eintreten für den Frieden würde aber nicht die mindeste Beachtung finden und auch nicht verdienen, wenn wir nicht in der Lage wären, es zu unterstützen.“ Man wird auf die Antwort gespannt sein dürfen, welche das Parlament auf diese eindrucksvollen Worte schließlich erteilen wird. Von den für das Rechnungsjahr 1906 geforderten Staatsausgaben im Betrage von 619,7 Millionen Dollars (5 Millionen mehr als im laufenden Jahre) kommen 109 Millionen auf den Kriegsetat (— 7,5 Millionen) und 114,5 Millionen (+ 17,4 Millionen) auf den Marineetat. Auf den Etat wird gelegentlich der Besprechung der Jahresberichte im nächsten Hefte näher eingegangen werden.

In der Panamazone scheint wieder Beruhigung eingetreten zu sein, nachdem eine Zeitlang ernste Differenzen mit der Regierung des neuen Freistaates wegen der amerikanischen Zollmaßnahmen befürchtet worden waren. Dem zur Beseitigung dieser Differenzen eigens nach Panama entsandten Kriegssekretär Taft ist es inzwischen gelungen, einen befriedigenden Ausgleich herbeizuführen. Nach diesem wird der Dingley-Tarif für die Kanalzone außer Kraft gesetzt und die Erhebung von Zöllen auf Güter, welche in das Isthmusgebiet außerhalb der Grenzen der an die Vereinigten Staaten überlassenen Kanalzone eingeführt werden, der Panama-Regierung zugestanden. Die Vereinigten Staaten behalten einen Posten an jedem Ende des Kanals und das Aufsichtsrecht über den Quarantänedienst in den Häfen von Colon und Panama. Die Panamaregierung garantiert ferner die Sicherstellung der amerikanischen Postverbindungen, und beide Regierungen garantieren sich gegenseitig Dokerleichterungen für ihre Schiffe. Letzteres soll wohl heißen, daß die amerikanischen Schiffe bezüglich der Benutzung der der Panamaregierung gehörigen Hafeneinrichtungen den Vorrang haben. Gelegentlich der Feierlichkeiten, welche den Abschluß des Vertrages begleiteten, äußerte sich Sekretär Taft dahin, er hoffe, es werde ein schleusenloser Kanal gebaut werden. Hierzu ist folgende Meldung von Interesse: Der Chefingenieur des Kanals, Wallace, besprach in der Kommission des Repräsentantenhauses für Handel und Verkehr vier Projekte, nämlich:

- | | | | | |
|----|---------------------------|-----------|-------------------|-------------------------------|
| 1. | Kanal mit 90 Fuß (27,4 m) | Steigung, | Bauzeit 10 Jahre, | Kosten 200 Millionen Dollars, |
| 2. | = = 60 = (18,3 =) | = | = 12 = | = 225 = = |
| 3. | = = 30 = (9,1 =) | = | = 12 = | = 250 = = |
| 4. | = ohne Schleusen | = | = 15 = | = 300 = = |

Der erste Kanal, welcher anfänglich befürwortet wurde, erforderte zur Beherrschung des Wassers des Chagres-Flusses den Bau eines 100 Fuß (30,5 m) hohen Dammes bei Bohio; man würde aber für eine ausreichende Fundamentierung auf 160 Fuß (48,8 m) hinuntergehen müssen. Den schleusenlosen Kanal hält Wallace für am leichtesten ausführbar. „Ein solcher erfordere für Unterhaltung und Betrieb die geringsten Aufwendungen, gestatte schnellere Durchfahrt und lasse sich auch, wenn nötig, verbreitern und vertiefen, ohne eine Einstellung des Verkehrs.“ Demgegenüber hält der Vorsitzende der Kanalkommission, Kontreadmiral Walker, an dem ursprünglich geplanten ersten Kanal (mit 90 Fuß Paßhöhe) fest. Die Feststellung eines endgültigen Bauplanes scheint demnach noch längerer Zeit zu bedürfen.

Mit etwas sauerer Miene betrachtet man in der Union die Absichten der kanadischen Regierung hinsichtlich der Schaffung einer eigenen Flotte. Da man erwartet, daß für diese auch die großen Seen als Übungsfeld verwendet werden sollen, wie dieses von Seiten der Unionsmarine geschieht, so wird erklärt, daß diese Seen Raum genug

darböten für beide, vorausgesetzt, daß auf beiden Seiten eine verständige Auffassung herrsche und fair play gespielt werde. Dagegen wird die Absicht der deutschen Regierung, Offiziere zum Studium der amerikanischen Marineeinrichtungen zu kommandieren, beifällig besprochen und ein gleiches Verfahren der eigenen Regierung empfohlen,

— Personal. 1. Im laufenden Jahre müssen wegen Erreichens der Altersgrenze sechs Kontreadmirale (Barber, Stirling, Whiting, Higginson, Clark und Barclay) und sechs Kapitäns zur See zurücktreten, außerdem der Generaljahmeister. Kontreadmiral Harris.

2. Durch einen scharfen Erlaß hat der Marinesekretär die bisherige Unsitte privater Einflüsse auf die Kommandierungen der Offiziere zurückgewiesen.

3. Dem Kongresse wird ein neuer Vorschlag zur Schaffung einer Marinereserve vorgelegt werden. Derselbe sieht eine Stärke von 20 000 Mann einschließlich 600 Offiziere und die Abhaltung jährlicher Reserverübungen vor.

4. Eine gewisse Beunruhigung ist in das Offizierkorps gedrungen durch Bestrebungen, welche auf die Einführung der Beförderung nach Auswahl abzielen. Da der jetzige Marinesekretär als Präsident einer Eisenbahngesellschaft dieses System bei seinem Personal eingeführt hatte, glaubt man vielfach, daß er ihm auch in der Marine geneigt sei.

5. Es heißt, daß das bekannte Mitglied des Marineausschusses im Repräsentantenhause, Mr. Dayton, im Kongreß einen Entwurf einbringen wird, welcher die Schaffung eines besonderen Ingenieurkorps für die Marine bezweckt. Dieses Korps soll aus den Deckoffizier-Maschinisten (warrant machinists) und aus entsprechend vorgebildeten Seeoffizieren gebildet werden, welche ihren Platz in der Rangliste des Seeoffizierkorps behalten sollen. Der Entwurf würde also einen eigenartigen Kompromiß zwischen den Anschauungen der Anhänger des jetzt herrschenden Systems und derjenigen darstellen, welche die Wiederherstellung des früheren Ingenieurkorps fordern.

6. Um den Übelstand zu beseitigen, daß die höheren Offiziere so spät in leitende Stellungen gelangen, daß sie in diesen nur noch kurze Zeit nützen können, und zugleich ein besseres Avancement im Seeoffizierkorps zu ermöglichen, hat Admiral Dewey dem Marinedepartement einen Vorschlag unterbreitet, welcher voraussichtlich dem Kongresse zur Genehmigung vorgelegt werden wird. Danach werden folgende Altersgrenzen festgesetzt:

a) für Kapitäns zur See: 60 Jahre, alle 2 Jahre nach Erlaß des Gesetzes um 1 Jahr abnehmend bis 56 Jahre;

b) Fregattenkapitäne (commanders) 55 Jahre, alle zwei Jahre nach Erlaß des Gesetzes um 1 Jahr abnehmend bis 50 Jahre.

Alle Captains und Commanders, welche diese Altersgrenze erreicht haben, sowie alle Offiziere gleichen Ranges, welche entsprechend dem Gesetze nur zum Ingenieurdienst am Lande verwendet werden dürfen (also alle für den Ingenieurdienst speziell vorgebildeten Seeoffiziere, sobald sie den Rang des Commander erreicht haben), sollen in eine „Reserve List“ (etwa die Kategorie unserer Offiziere z. D.) übergeführt und nur in Landstellungen verwendet werden. Sie scheiden also aus dem aktiven Seeoffizierkorps aus und machen dadurch jüngeren Offizieren Platz, werden aber in ihrer Kategorie befördert, wenn ihr Vordermann im aktiven Korps befördert ist. Sie erhalten die Bezüge ihres Ranges nach den Bestimmungen über die Kompetenzen für den Dienst am Lande. Mit Erreichung des 62. Lebensjahres werden sie verabschiedet. Bis dahin können sie in allen Landstellungen des Seeoffizierkorps verwendet werden mit Ausnahme derjenigen der Kommandanten von Werften und Marinestationen, der Mitglieder des General Board, des Generalauditeurs (Judge Advocate General) und der Bureauchefs im Marinedepartement. Diese Stellen können im Frieden und solange in dem betreffenden Geschäftsbereiche noch aktive Offiziere vorhanden sind, nur von aktiven Offizieren wahrgenommen werden. Admiral Dewey ist der Ansicht, daß auf diese Weise eine Ver-

jüngung der höheren Chargen und ein ausreichendes Avancement im Seeoffizierkorps erreicht werden wird. Um ferner einen ausreichenden Offizierersatz sicherzustellen, schlägt er folgendes vor: Unter Belbehaltung der jetzigen Zahl der Einstellungen in die Marineakademie soll für die nächsten Jahre der Kursus auf der Akademie unter entsprechender Verringerung des Unterrichtsumfanges (Fortlassung der am wenigsten wichtigen Unterrichtgegenstände) auf 3 Jahre herabgesetzt werden. Auf diese Weise würde der jährliche Zuwachs an Offizieren um 33 Prozent größer sein als jetzt. Auch die Zusammensetzung des Seeoffizierkorps in den einzelnen Chargen will der Admiral ändern. Für die Zahl der Flaggoffiziere käme nicht so sehr die Stärke des ganzen Personals der Flotte als die Anzahl der großen Schiffe in Betracht, nach welcher sich die Zahl der Schiffsverbände richte, während die Zahl der Offiziere vom Stabsoffizier abwärts von der Zahl sämtlicher Schiffe abhängig sei und die Zahl in den einzelnen Chargen sich nach der verschiedenartigen Verwendung — vom Kommandanten bis zum jüngsten Offizier — richten müsse. Danach sei die jetzige Zahl der Flaggoffiziere (27) genügend, allerdings mit der Maßgabe, daß die jetzt als über den Etat (additional numbers) geführten Kontreadmirale in den Etat aufgenommen werden müssen. Die Flottenchefs müßten Vizeadmirale sein. Was die übrigen Offiziere betreffe, so sei es nicht zweckmäßig, jedes Jahr die Etatsvermehrung in den einzelnen Chargen festzusetzen, sondern unter Zugrundelegung einer Verhältniszahl für dieselben die Gesamtvermehrung des Korps zu bestimmen. Dadurch wachse auch die Vermehrung in den einzelnen Chargen in dem wünschenswerten Verhältnisse. Als solche Verhältniszahlen werden vorgeschlagen:

Captains (Kapitän z. S.)	6 Prozent, jetzt 7 Prozent,
Commanders (Fregattenkapitän)	8 = = 11 =
Lieutenant commanders (Korvettenkapitän)	16 = = 18 =
Lieutenants (Kapitänleutnant)	30 = = 32 =
Lieutenants (J. G.) (Oberleutnant z. S.) und	
Ensigns (Leutnant z. S.) zusammen	40 = = 32 =

Solange jedoch die Verhältniszahl in den höheren Graden auf Grund der bisherigen Bestimmungen noch eine höhere sei, solle eine Herabsetzung derselben nicht stattfinden.

— Manöver. 1. Das Programm für die Wintermanöver, soweit es veröffentlicht worden ist, enthält folgendes: Die nordatlantische Flotte vereinigt sich nach der am 5.*) Januar erfolgten Inspektion durch den Marinesekretär und Admiral Dewey am 11. Januar in Culebra mit dem europäischen und südatlantischen Geschwader. Das Schulgeschwader trifft dort am 5. Februar ein. Die große Aufklärungsübung und andere Manöver füllen die Zeit vom 7. bis 20. Februar aus. Die Flotte geht dann nach Guantanamo bis zum 21. März und trifft am 29. März an der Küste von Florida ein, wo die Schießübungen bis zum 25. Mai stattfinden. Für die Manöver werden die einzelnen Verbände, wie folgt, zusammengesetzt:

Oberbefehlshaber: Kontreadmiral Barker, zugleich Chef des Stintenschiffsgeschwaders.
 Stintenschiffsgeschwader:

- I. Division: „Rearfarge“, „Kentucky“, „Matne“, „Missouri“.
- II. Division: „Alabama“, „Illinois“, „Iowa“, „Massachusetts.“ (Kontreadmiral Davis.)

Küstengeschwader, Kontreadmiral Sands:

- „Texas“, „Nevada“, „Florida“, „Arkansas“.

Kreuzergeschwader, Kontreadmiral Sigbee:

- I. Division: „Newark“, „Brooklyn“, „Denver“, „Tacoma“.
- II. Division: „Olympia“, „Cleveland“, „Des Moines“, „Detroit“;
- außerdem: „Newport“, „Castine“, „Chattanooga“.

*) Die Besichtigung ist später auf den 9. und 10. Januar verschoben worden, wodurch sich auch das Eintreffen der Flotte vor Culebra verspätet haben wird.

Schulgeschwader, Komtreadmiral Bradford:

„Minneapolis“, „Prairie“ (väter „Dirge“), „Yankee“, „Topaka“, „Hartford“.

Torpedoflottille:

„Truxtun“, „Worden“, „Whipple“, „Stewart“, „Hopkins“, „Lawrence“, „Hall“, „Mac Donough“, dazu der Tender „Skorpion“.

Troß: 9 Vorratsschiffe, 7 Kohlen- und 10 weitere Fahrzeuge als Tender und Depeschboote.

Kommandant der Station San Juan: Kapitän z. S. Dunlap,

= = = Culebra: Korvettenkapitän Walling,

= = = Guantanamo: Fregattenkapitän Rogers.

Bei den Manövern sollen ausgedehnte Versuche mit der Funkentelegraphie vorgenommen werden, zu welchen auch das System Fejssenden herangezogen werden soll, dessen Lieferant eine befriedigende Verständigung auf 250 Seemeilen garantieren will. Ein mit der Funkentelegraphie besonders vertrauter Offizier soll die Versuche leiten. Die Arbeiten auf der Station Guantanamo werden mit äußerster Energie betrieben, um diese Station bei den Manövern verwenden zu können.

2. Nach neuester Bestimmung soll das Linienschiffgeschwader an den im Juni stattfindenden kombinierten Manövern an der Küste von Virginia nicht teilnehmen, sondern während dieser Zeit voraussichtlich eine transatlantische Kreuzfahrt ausführen. Man will es vermeiden, die Linienschiffe bei diesen Manövern in Gefahr zu bringen. Die Flotte wird bei den Manövern durch das Küsten- und Schulgeschwader sowie durch die 2. Torpedoflottille vertreten werden.

— Geschwadertätigkeit. Die nordatlantische Flotte hat sich inzwischen zu den Manövern begeben, zunächst ohne die „Maine“, deren Kesselreparatur (siehe unten) sich noch verzögert hat. Über die Flottenrevue in Hampton Roads und die weitere Tätigkeit der Flotte lagen bei Schluß dieser Zusammenstellung noch keine Nachrichten vor. Nach der im „Army and Navy Journal“ bekannt gemachten Verteilung sind das bisherige südatlantische und europäische Geschwader als solche aufgelöst und — nach Außerdienststellung der Kreuzer „Atlanta“ und „Marietta“ sowie Abgabe des Kreuzers „Castine“ an das Karaisische Geschwader — zu einer „Kreuzerdivision“ zusammengezogen worden, welche zur nordatlantischen Flotte gehört. Sie besteht aus „Olympia“, „Brooklyn“, „Cleveland“ und „Des Moines“. Ein besonderer Divisionschef ist nicht ernannt. Über die Neubildung von Verbänden für die südatlantische und europäische Station ist noch nichts bekannt.

Das pazifische Geschwader hat in Valparaiso das frühere Flaggschiff „New York“ gegen die „Chicago“ ausgetauscht und die Rückreise nach dem Norden angetreten. Der Kreuzer „Boston“ war vor Panama zurückgeblieben. Auf der asiatischen Station hat sich nichts geändert, außer daß der Kreuzer „Baltimore“ an Stelle der heimberufenen „New Orleans“ Flaggschiff der Kreuzerdivision geworden ist. Von der Hinausendung einer Torpedobootflottille verlautet weiter nichts.

— Artillerie. 1. Aus den Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges will man die Lehre entnehmen, daß die jetzige Antitorpedobootsartillerie nicht geeignet ist, den Angriff von Torpedobooten abzuwehren. Es soll sehr häufig — bei einem japanischen Torpedobootszerstörer in einem Gefechte zweifundzwanzig Mal — vorgekommen sein, daß die russischen Geschosse beide Bootsseiten glatt durchschlugen hätten, ohne weiteren Schaden anzurichten „als ein Loch auf jeder Seite, um die Treffsicherheit der feindlichen Schützen zu beweisen“. Man fordert daher entweder größeres Kaliber oder Geschosse, welche nach Durchschlagen einer Bootsseite sicher krepieren.

2. Im General Board wird die Frage der Vergrößerung der Feuerhöhe der

Geschütze auf Neubauten erwogen, da sie im Vergleich zu derjenigen in fremden Marinen zu gering befunden wird.

3. Bei einem Offizierschießen in der Artillerieschießschule zu Fort Monroe wurden folgende Durchschnittsergebnisse erzielt:

mit 12,5 cm-Geschützen auf 2400 m,	20 Schuß	18 Treffer,	17 Sekunden	Schußintervall.		
= 25,3	"	= 3600	= 12	= 12	= 40	=
= 30,5	"	= 3200	= 8	= 6	= 80	=

Fahrt der Scheibe 7 Knoten, Größe nicht angegeben.

— Torpedowesen. 1. Der Ausbildung des Personals wird neuerdings großer Wert beigelegt. Während nach dem Berichte des Vorstandes der Torpedostation zu Newport im letzten Jahre nur 11 Offiziere Ausbildungskurse von 2 Wochen bis 3 Monaten durchgemacht haben, wobei in den Wintermonaten noch häufige Störungen durch Eisgang auftraten und die Kurse noch überdies mit Vorträgen über Funken-telegraphie und Unterwasserboote belastet wurden, hat der jetzige Chef des Bureau of Ordnance, Mason, welcher früher Vorstand der Torpedostation war, nunmehr ein ausgedehntes Ausbildungsprogramm vorgelegt. Offiziere vom Lieutenant-Commander abwärts erhalten die Qualifikation zum Torpedooffizier nur auf 5 Jahre und müssen dann dieses Zeugnis durch eine Prüfung immer von neuem erwerben; für Mannschaften läuft die Frist entsprechend immer je 4 Jahre. Die Ausbildung ist für Offiziere und Mannschaften die gleiche, abgesehen von dem Manövrieren mit Torpedoboote, in welchem nur Offiziere ausgebildet werden. Die Ausbildung erstreckt sich auf Gebrauch, Behandlung und Reparatur von allen in der Marine vorhandenen Torpedoarten, von Ausstoßrohren, Zielapparaten, Luftpumpen usw. sowie der verschiedenen Minen. In der am Schlusse eines jeden Kurses abzuhaltenden Prüfung müssen auch die Offiziere eigenhändig alle Vorrichtungen ausführen, welche mit dem Zusammensetzen, Regulieren, Laden und Lanzieren der Torpedos wie mit Bedienung, Auslegen und Aufnahme der Minen und ihrer Revision verbunden sind. Ausgenommen ist die Bedienung der Geradlaufapparate, welche besonderem Personal vorbehalten zu sein scheint. Von den Offizieren vom Commander aufwärts wird erwartet, daß auch sie sich in größerer Zahl zur Torpedoausbildung melden, für sie bedarf es aber eine Erneuerung des Zeugnisses nicht. Die so ausgebildeten Offiziere erhalten in der Rangliste (das Unterpersonal in den Stammlisten) neben ihrem Namen ein T, welches „als eine Ehre anzusehen ist, die nicht mühelos erworben wurde“. Die große Zahl der Torpedoverluste, welche im Jahresbericht erwähnt wird, beweist, daß die Ausbildung des Personals bis dahin eine recht ungenügende war, und diese Erfahrung zugleich mit den Lehren des gegenwärtigen Krieges im fernem Osten hat die Notwendigkeit einer besseren Ausbildung vor Augen geführt. In dem Jahresberichte wird angeführt, daß beispielsweise 28 Prozent der vorhandenen Howell-Torpedos und fast 10 Prozent der Whitehead-Torpedos bei den Übungen und Versuchen verloren gegangen bzw. unbrauchbar geworden sind.

2. Die Beschaffung weiterer Torpedos, zunächst 50 bis 70 Stück, für die neuen Schiffe wird in einer Vorlage an den Kongreß als dringend und der gegenwärtige Bestand als lächerlich ungenügend bezeichnet, so daß die Marine im Falle eines plötzlichen Bedarfs sehr in Verlegenheit sein würde.

3. Der frühere Vorschlag, die Werft von Charleston als Torpedobootswerft auszubauen, ist wieder aufgenommen worden.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Der Board on Construction hat inzwischen seinen Bericht zu den Vorschlägen des General Board erstattet, welcher für Neubauten von Linienschiffen folgendes verlangte: Wenigstens vier 30,5 cm-Geschütze in Türmen und soviel schwere Geschütze nicht unter 25,3 cm-Kaliber als möglich, keine Mittelartillerie, kein Panzer für die leichten Geschütze, dagegen möglichst schwere Panzerung der über Deck befindlichen Rauchfänge und Ventilatoren. Der Bericht stimmt den

Forderungen des General Board im allgemeinen zu, lehnt jedoch die Panzerung der Schornsteine als zu schwer ab und weist auf die Schwierigkeit der Aufstellung einer größeren Anzahl schwerer Geschütze wegen notwendiger Vergrößerung der Munitionsmagazine und der Verstärkung des Oberdecks hin, welches allein bis zu 100 Prozent gehen müsse. Nach den Vorschlägen des Berichtes betragen die Kosten der neu beantragten Schiffe:

3 Linienschiffe	à 7 750 000	Dollars =	22 250 000	Dollars,
5 Scout-Kreuzer	à 2 200 000	=	= 11 000 000	=
6 Torpedobootszerstörer	à 750 000	=	= 4 500 000	=
6 Torpedoboote	à 100 000	=	= 600 000	=
2 Geschwader-Kohlendampfer . .	à 1 450 000	=	= 2 900 000	=
			zusammen 42 250 000 Dollars.	

Falls Streichungen unumgänglich wären, müßten sie in nachfolgender Reihenfolge stattfinden: 1. die Torpedoboote, 2. die Kohlendampfer, 3. 2 Scouts, 4. 1 Linienschiff.

2. Sehr erstaunt ist man über die Reduktion der Preise für die neu bewilligten Schiffe gegenüber den Forderungen im vorigen Jahre für die damals vergebenen fast gleichen Bauten. Die niedrigste Forderung für das Linienschiff „New Hampshire“ und die Panzerkreuzer „Montana“ und „North Carolina“ beträgt 1 337 000 Dollars weniger als die Forderung im Vorjahre; das ist eine Verminderung um 11 Prozent. Die Bauten sind jetzt an die beiden mindestfordernden Firmen vergeben, und zwar das Linienschiff an die New York Shipbuilding Company für 3 847 000 und die beiden Panzerkreuzer an die Newport News Shipbuilding Company für je 3 575 000 Dollars. Das Linienschiff soll in 38, die Panzerkreuzer in 36 Monaten abgeliefert werden.

3. Die Fore River Shipbuilding Company, deren Präsident der frühere Chefkonstrukteur der Marine Mr. Bowles ist, hatte ein Angebot eingereicht, welches für die Panzerkreuzer Turbinenmaschinen vorsah. Man ist aber nicht darauf eingegangen, weil man zur Zeit nicht glaubte, etwa 700 000 Dollars für den Versuch mit Turbinenmaschinen auf Panzerkreuzern ausgeben zu dürfen.

4. Am 3. Dezember v. J. lief bei Cramps in Philadelphia der Panzerkreuzer „Tennessee“ vom Stapel. Einzelheiten über den Typ sind hier bereits im Vorjahre veröffentlicht sowie aus Nauticus 1904 zu ersehen.

5. Gegenüber der in voriger Nummer enthaltenen, dem „Scientific American“ entnommenen Meldung, die Baufirma habe für den Panzerkreuzer „Pennsylvania“ an Stelle der vom Marineministerium vorgeesehenen Babcock & Wilcox-Kessel Niclauffe-Kessel gewählt, wird jetzt mitgeteilt, daß das Marineministerium habe nur geradrohrige Wasserrohrkessel vorgegeschrieben und Cramps habe darauf das Niclauffe-System gewählt.

6. Nicht uninteressant ist der Bericht eines Ausschusses, welcher eingehende Versuche mit einem verbesserten Niclauffe-Kessel vorgenommen hat, wie solche für die Linienschiffe „Virginia“ und „Georgia“ sowie die Panzerkreuzer „Pennsylvania“ und „Colorado“ bestimmt sind. Der Bericht stellt ein durchaus günstiges Ergebnis fest; im besondern wird erwähnt, daß nach den Versuchen 90 Wasserrohre von zwei Maschinen in einer Zeit von 1 Stunde und 18 Minuten herausgenommen wurden und daß sämtliche Rohre tadellos und vollkommen gerade waren mit Ausnahme von zwei, welche ganz leichte Verbiegungen aufwiesen. Es wurde ferner festgestellt, daß eine übermäßig starke Rauchentwicklung, wie solche auf der „Maine“ beobachtet wurde, ihren Grund nur in falscher Bedienung der Feuer hat, und daß bei richtiger Bedienung die Rauchentwicklung nicht größer ist als bei anderen Wasserrohrkesseln. Eine starke und seltene Beschädigung der Feuer führt zu starker Rauchentwicklung, während diese bei häufiger Beschädigung und Erhaltung einer ebenen Kohlschicht von etwa 6 Zoll, wobei die Feuertür nur möglichst kurze Zeit geöffnet bleibt, vermieden wird. Es erfordert daher die Bedienung von Wasserrohrkesseln immer gut geschultes Feizerpersonal und gute Aufsicht.

7. Die Bethlehem Steel Company beschäftigt jetzt 10000 Mann in ihren Werken. Nach den Angaben des Herrn Schwab wird sie bald für die Vereinigten Staaten das sein, was Krupp für Deutschland ist. Ein besonderer Erfolg soll in der Konstruktion einer neuen 15 cm-SK. erreicht sein, welche auf dem Versuchs-Schießplatze von Sandy Hook acht Schuß in der Minute abgegeben hat und von welcher man annimmt, daß sie in alle Marinen eingeführt werden wird.

8. Bei der Überholung des Linienschiffes „Maine“ haben sich größere Schäden an den Kesseln herausgestellt, deren Beseitigung sich längere Zeit hinziehen und verhindern wird, daß das Schiff zum Beginn der Manöver fertig ist. Im besonderen sollen die unteren Rohrlagen stark verbogen sein, und auch die gemeldete übermäßige Rauchentwicklung soll in konstruktiven Fehlern ihren Grund haben, welche beseitigt werden müssen.

9. Der neue geschützte Kreuzer „Chattanooga“, welcher von der Crescent Shipbuilding Comp. erbaut und nach deren Zusammenbruch auf der Staatswerft New York vollendet wurde, hat bei einer 4stündigen Probefahrt 16,605 Seemeilen gelaufen und damit die geforderten 16,5 Seemeilen übertroffen. Nachher hatte das Schiff 24 Stunden lang einen überaus schweren Sturm zu bestehen und sich darin vorzüglich bewährt.

— Havarien. 1. Auf dem Linienschiff „Massachusetts“ flog am 15. Dezember v. J. ein Mannlochdeckel aus einem Kessel, wobei drei Werkstarbeiter getötet, ein Ingenieur und ein Heizer schwer verbrannt wurden. Am 20. Dezember ereignete sich ein gleicher Unfall, bei welchem sich jedoch das Personal retten konnte. Der Grund wird in schlechtem Dichtungsmaterial und im ersteren Falle auch darin gesucht, daß der eine Werkstarbeiter den Deckel bei zu hohem Dampfdruck im Kessel angelegt hatte.

2. Auf dem neuen Torpedoboote „Goldsbrough“ brachen bei einer Probefahrt, auf welcher bereits mit 350 Umdrehungen 27,7 Seemeilen erzielt worden waren, die Drucklager zusammen. Die Reparatur wird 60 Tage in Anspruch nehmen.

3. Bei einer Schießübung im Fort Wetherhill zu Newport explodierte vorzeitig die Kartusche einer 25,3 cm-Kanone, wodurch zwei Offiziere schwer verletzt wurden. Das Geschütz befand sich in der Verschwindungslafette mit der Mündung gerade unter der Zementabdeckung, welche durch das Geschöß stark beschädigt wurde. Das Rohr wurde aus der Lafette geworfen und zertrümmerte dieselbe, blieb aber selbst unbeschädigt. Es wird als ein Wunder bezeichnet, daß nicht die ganze Geschützbedienung getötet wurde. Da die elektrische Zündung noch nicht eingestellt war, so sucht man eine Erklärung für die Explosion, welche sich bei dem Einsetzen der Zündschraube ereignete, in einer Berührung der Zündmasse durch erlittene Temperaturschwankungen.

— Verschiedenes. Aus einem Vortrage über „Elektrizität in der Küstenverteidigung“ erfährt man, daß von den 60 Millionen Dollars, welche für die Verteidigung der amerikanischen Häfen ausgeworfen sind, 1 Million auf die elektrischen Anlagen kommt. Die Bedeutung dieser Anlagen wird dadurch zu illustrieren versucht, daß ohne diese Aufwendung von 1 Million die übrigen 59 Millionen umsonst ausgegeben sein würden.



Italien. Schiffsbewegungen. Aviso „Sesia“, bisher Stationsschiff in Konstantinopel, ist nach seiner Rückkehr als Flaggschiff des Departementschefs und zugleich als Wachtschiff in Benedig verblieben.

Kreuzer „Viguria“, unter Befehl des Herzogs der Abruzzen, hat die chinesischen Gewässer nach kurzem Aufenthalt wieder verlassen und besucht zur Zeit den Sunda- und Molukkenarchipel.

— Stapellauf. Auf der Werft Orlando in Livorno ist am 15. Januar das Transportschiff „Sterope“, Schwester Schiff des im vergangenen September abgelaufenen „Bronte“ von Stapel gelaufen. Die Bestimmung dieser Schiffe ist der Transport von Truppen und Kohlen. Ihre Abmessungen sind: Länge 116 m, Breite 14,80 m, Tiefgang mit voller Ladung 7,350 m, Displacement 9490 Tonnen, Stauungsvermögen für Materialen 6000 Tonnen, Ladung an flüssigem Brennmaterial 4000 Tonnen, 5000 Pferdekräfte, 15 Knoten Geschwindigkeit.

— Beförderungskommission. Die oberste Beförderungskommission ist unter Vorsitz des Herzogs von Genua in Rom zusammengetreten. Für die Beförderung zum Vizeadmiral nehmen teil an der Kommission die Vizeadmirale Morin, Palumbo, Frigerio Puliga, Gualterio, di Bronchetti und Palumbo Luigi.

— Linienschiffskapitän Avallone, Chef des Stabes im Ministerium ist zum Kontreadmiral befördert worden.

— Kontreadmiral Grillo der die Altersgrenze erreicht hat, ist verabschiedet.

— Der Generalmajor im Ingenieurkorps der Marine Valsecchi ist von der Direktion des Konstruktionsbureaus enthoben und zum Chef des technischen Amtes im Ministerium ernannt worden. Im Konstruktionsbureau wird er einstweilen vom Vize-direktor Carini vertreten.



Japan. Das Marineministerium machte am 15. Dezember die Formation einer Unterseeboots-Flotille bekannt. Nach einer „Times“-Meldung aus Tokio vom 17. Januar befindet sich ein erstklassiger Panzerkreuzer auf einer japanischen Werft im Bau. Die im Flottengesetz vom Jahre 1903 angekündigte Absicht, die Panzerkreuzer des Programmes im Inlande zu erbauen, scheint also verwirklicht zu werden.

Nach einer Meldung des „Daily Telegraph“ aus Tokio vom 26. Januar wird die sofortige Kiellegung eines Linienschiffes von 19 000 Tonnen und 18 $\frac{1}{4}$ Knoten Geschwindigkeit beabsichtigt. Ferner soll außer dem oben erwähnten, bereits im Bau befindlichen ein zweiter Panzerkreuzer gebaut werden, und man erwägt den Bau weiterer Schiffe dieses Typs von 12 000 Tonnen. Die Torpedobootszerstörer und die Torpedobootsflotten sollen erheblich verstärkt werden, und für dieses Jahr sind fünfzehn Unterseeboote vorgesehen, deren Ankunft in Yokohama zum Teil schon gemeldet worden ist. Das Programm vom Jahre 1903, welches drei Linienschiffe, drei Panzerkreuzer von 11 000 Tonnen und zwei geschützte Kreuzer von 5000 Tonnen vorsah, wäre hiernach zugunsten des Baues einer größeren Anzahl von Panzerkreuzern abgeändert, während von einem Bau geschützter Kreuzer nicht mehr die Rede ist. Bemerkenswert ist die Vergrößerung des Displacements bei den Linienschiffen von 16 600 Tonnen des „Katori“-Typs auf 19 000 Tonnen sowie bei den Panzerkreuzern von 11 000 auf 12 000 Tonnen.

— Schiffsverlust. Der kleine Kreuzer „Takafago“ (4220 Tonnen, 23 Seemeilen Geschwindigkeit, 1897 in Elswick erbaut) ist offenbar verloren gegangen, da die Namen der gesamten Besatzung in der Verlustliste erscheinen. Nähere Nachrichten fehlen jedoch.

— Mannschaftsverluste. Bis Anfang November werden die Mannschaftsverluste der Marine an Toten und Verwundeten (ausschließlich des Nojichino-Unfalles) auf 2162 angegeben, darunter rund 1400 durch Mienen, 72 vor Port Arthur am 9. Februar 1904, 226 am 10. August 1904, 124 in der Tsuschimastraße am 13. August 1904, 14 in der Kinschau-Bay am 14. August 1904 und 94 bei den Operationen vor Port Arthur. Mit den bisher bekannt gewordenen Angaben lassen sich diese Zahlen zum Teil schwer vereinbaren. Am 15. Dezember 1904 sind ferner bei dem Angriff auf die „Sewastopol“ vor Port Arthur 17 Offiziere und Mannschaften umgekommen.

— **Handelsmarine.** Die Nippon-Yusen-Kaisha hat nach ihrem letzten Halbjahresbericht 11 Schiffe mit zusammen 32 372 Tonnen durch den Krieg verloren, für welche jedoch die Regierung Ersatz leistete, so daß 12 Prozent Dividende verteilt werden konnten, allerdings unter Verzichtleistung auf eine größere Erhöhung des Reservefonds.



Schweden. Material. Augenblicklich ist ein Unterseeboot im Bau nach einer Zeichnung des schwedischen Marinetechnikers Entroth. Als Bausumme sind 400 000 Kronen bewilligt. Die Abmessungen sind: 23 m Länge, 3,5 m Breite, 150 Tonnen Displacement. Zur Fortbewegung sind zwei Dreifach-Expansionsmaschinen zu je 100 Pferdestärken vorhanden, welche dem Boote eine Geschwindigkeit über Wasser von 12 Knoten verleihen. Es sind Wasserrohrkessel verwendet. Als Heizmaterial dient Masut. Unter Wasser wird die zum Brennen nötige Luft aus den im Vor- und Achterschiff befindlichen Luftbehältern geliefert. Die Verbrennungsprodukte werden achteraus seitlich der Schraube abgeleitet. Innerhalb 28 Sekunden ist das Boot klar zum Untertauchen. Die gewünschte Tiefe wird durch eine dem Torpedoregulator ähnelnde Vorrichtung gehalten. Das Boot kann bis zu 50 m tief tauchen. Die Armierung besteht aus einem Bug- und Heckrohr und vier Torpedos.

— Der Båddö-Kanal in militärischer Beziehung. Der die Stockholmer Schärengewässer mit den Dreggrund-Schären und dadurch mit dem Bottnischen Meerbusen verbindende Båddö-Kanal ist neuerdings auf 3½ m Tiefe bei mittlerem Wasserstande vertieft worden. Nach den Erfahrungen des letzten Herbstmanövers ist die Bedeutung dieses Kanals als einer Verbindungsstraße sehr in die Erscheinung getreten. Man ist in Marinekreisen der Ansicht, daß dies noch mehr der Fall sein würde, wenn die Benutzbarkeit für etwas größere Fahrzeuge (Torpedokreuzer) erreicht würde.



Dänemark. Personal. Infolge tiefgehender Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Landesverteidigung zwischen Marineminister und Kriegsminister hat der letztere um seine Entlassung nachgesucht. Man versucht, auch ersteren, Vizeadmiral Föhnke, zu stürzen, um dann beide Ministerien in einer Hand, einer Zivilperson, zu vereinen. Der Grund des Zwistes ist die Frage der Verstärkung der Kopenhagener Landverteidigung, welcher sich der Marineminister entgegstellte. Augenblicklich hält man in Dänemark aus Sparsamkeitsgründen und in der Hoffnung auf internationale Neutralisierung Dänemarks alle Ausgaben für militärische Zwecke zurück.

— Material. Das neueste Küstenpanzerschiff „Olfert Fischer“ hat seine Probefahrten gut beendet. Bei 3500 Tonnen Displacement entwickelt es mit 4578 indizierten Pferdestärken eine Geschwindigkeit von 16 Seemeilen. Die Armierung besteht aus zwei 24 cm-Geschützen, vier 15 cm-SK., zehn 5,7 cm- und sechs 4,7 cm-Maschinenkanonen, einem Unterwasser-Bugtorpedorohr und zwei Unterwasser-Breitseitortopedorohren. Der Panzerschutz aus beinahe 200 mm starkem, gehärtetem Nickelstahl ist in Anbetracht des geringen Tonnengehaltes recht gut. „Olfert Fischer“ ist ein Schwesterschiff des 1899 fertiggestellten „Herluf Trolle“. Während letzterer auf der Privatwerft Burmeister & Wain in Kopenhagen gebaut ist, wurde ersterer in allen Teilen auf der königlichen Werft ebenda angefertigt. Der Bau eines weiteren Panzerschiffes desselben Typs ist der königlichen Werft schon übertragen worden. Die Kosten sollen beinahe 5 Millionen Kronen betragen.



Türkei. Funksprachstationen. Vor kurzem wurde seitens der türkischen Regierung mit der Firma Siemens & Halske ein Vertrag wegen Errichtung zweier Funksprachstationen abgeschlossen. Die miteinander zu verbindenden Stationen sind Rhodos, die Hauptstadt der gleichnamigen Insel, und Derna, eine kleine Hafenstadt im Vilajet Tripolis (Afrika). Die Entfernung zwischen beiden Stationen beträgt 700 km. Die Anlage wird nach dem System der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie in Berlin, die die Systeme Arco-Slaby und Braun-Siemens in sich vereinigt, ausgeführt. Die Arbeiten sollen am 1. Mai 1905 beendet sein. Auf Wunsch des Sultans wird die Gesellschaft der Türkei zwei Ingenieure überlassen, welche die Aufsicht über den Betrieb haben. Durch die Errichtung dieser Funksprachstationen erhält die Türkei eine große Unabhängigkeit von den Kabelverbindungen. Besonders bei Störungen der Kabel macht sich das Fehlen jeder anderen Verbindung sehr fühlbar. Der Sultan ist entschlossen, hauptsächlich am Roten Meere noch eine Anzahl weiterer Funksprachstationen durch obige Firma ausführen zu lassen, wenn der Versuch auf die Entfernung von 700 km günstige Resultate liefern sollte.



Bulgarien. Material. Im Kriegsministerium wird augenblicklich ein Plan zur Vermehrung der Flotte ausgearbeitet. Danach soll die Stärke der Flotte betragen: 3 Panzerkreuzer, 3 kleine Kreuzer, 2 Kanonenboote, 5 Torpedobootszerstörer und 10 bis 15 Torpedoboote. Der augenblickliche Bestand sind 3 Torpedofahrzeuge auf dem Schwarzen Meere, 2 ebensolche auf der Donau. Die Ausarbeitung des Planes leitet der schon seit einiger Zeit an der Spitze der Marine stehende französische Fregattenkapitän Bichon, dem nach der neuen Regelung der Titel eines Admirals gegeben werden soll. Die Geldforderungen sollen der Sobranje im kommenden Frühjahr vorgelegt werden. — Die Schaffung einer Streitmacht auf dem Wasser wird in Bulgarien als unumgänglich notwendig im Hinblick auf die politischen Möglichkeiten des Landes gehalten. Die Ausführung der geplanten Neubauten wird nur in französische Hände gelegt werden.



Verschiedenes.

Stapelläufe der Kriegsmarinen im Jahre 1904.

(Ausschließlich Torpedofahrzeuge.)

Großbritannien.

Linienfahrzeuge: 1. „New Zealand“, 4. Februar, — 2. „Britannia“, 10. Dezember, im Portsmouth-Arsenal; beide vom Typ „King Edward VII.“, je 16 610 Tonnen. — Zusammen zwei Linienfahrzeuge von 33 220 Tonnen Displacement.

Panzerkreuzer: 1. „Hogburgh“, 9. Januar, bei der London and Glasgow Shipbuilding Comp. zu Glasgow, — 2. „Argyll“, 3. März, bei Scott & Co. zu Greenock, — 3. „Devonshire“, 3. April, im Chatham-Arsenal, als letzter von sechs Panzerkreuzern dieses Typs von 11 000 Tonnen Displacement, — 4. „Duke of Edinburgh“, 14. Juni, im Pembroke-Arsenal, — 5. „Black Prince“, 8. November, bei der Thames Shipbuilding Comp. zu Blackwall; je 13 760 Tonnen. — Zusammen fünf Panzerkreuzer von 60 520 Tonnen Displacement.

Kleine Kreuzer: 1. „Diamond“, 6. Januar, bei Laird & Cammell zu Birkenhead, — 2. „Sapphire“, 17. März, bei Palmer zu Yarrow; je 3050 Tonnen, — 3. „Sentinel“, 19. April, bei Bickers Sons & Maxim zu Yarrow-in-Furness, 2946 Tonnen, — 4. „Pathfinder“, 16. Juli, — 5. „Patrol“, 5. Oktober; beide bei Laird & Cammell zu Birkenhead, je 2895 Tonnen, — 6. „Forward“, 27. August, — 7. „Foresight“, 8. Oktober; beide bei der Fairfield Shipbuilding Comp. zu Gowan, je 2845 Tonnen, — 8. „Adventure“, 8. September, — 9. „Attentive“, 23. November; beide bei Armstrong & Co., je 2895 Tonnen. — Zusammen neun kleine Kreuzer von 26 316 Tonnen Displacement.

Außerdem liegen vom Stapel: das Flusskanonenboot „Widgeon“ und dreizehn Torpedobootszerstörer. Ohne diese beträgt die Gesamtzahl der Stapelläufe 1904: sechzehn Schiffe mit einem Displacement von 120 056 Tonnen gegen fünfzehn Schiffe und Fahrzeuge von 150 430 Tonnen im Jahre 1903 (einschließlich der ursprünglich für Chile gebauten und angekauften Linienfahrzeuge „Swiftsure“ und „Triumph“). Im Jahre 1902 liegen neun Schiffe von 92 170 Tonnen, im Jahre 1901 neunzehn Schiffe von 206 030 Tonnen Displacement vom Stapel.

In den ersten vier Jahren des 20. Jahrhunderts hat Großbritannien sonach für seine Kriegsmarine an eigentlichen Kriegsschiffen und Fahrzeugen (ausschließlich der Torpedofahrzeuge und Boote sowie der Unterseeboote) neunundfünfzig Schiffe von 568 686 Tonnen Displacement zu Wasser gebracht.

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Linienfahrzeuge: 1. „Virginia“, 5. April, zu Newport News, — 2. „Rhode Island“, 17. Mai, Fore River Company, Quincy (Mass.); je 15 200 Tonnen, — 3. „Louisiana“, 27. August, zu Newport News, — 4. „Connecticut“, 29. September, Staatswerft New York; je 16 300 Tonnen, — 5. „Georgia“, 11. Oktober, bei den Bath Iron Works, — 6. „Nebraska“, 7. Oktober, bei Moran Brothers, Seattle, — 7. „New Jersey“, 10. November, bei der Fore River Company, Quincy (Mass.); je 15 200 Tonnen. — Zusammen sieben Linienfahrzeuge von 108 600 Tonnen Displacement.

Panzerkreuzer: 1. „Charleston“, 23. Januar, zu Newport News, 9850 Tonnen, — 2. „California“, 28. April, bei den Union Iron Works, San Francisco, — 3. „South Dakota“, 21. Juli, ebendort; je 13 900 Tonnen, — 4. „Milwaukee“, 10. September, Union Works, San Francisco, 9850 Tonnen, — 5. „Tennessee“, 3. Dezember, bei Cramp

& Sons, Philadelphia, 14 730 Tonnen. — Zusammen fünf Panzerkreuzer von 62 230 Tonnen Displacement.

Ranonenboote: 1. „Dubuque“, 15. September, bei der Gas Engine and Power Comp., New York, — 2. „Paducah“, 11. Oktober, bei der Seabury Comp., New York; je 1060 Tonnen.

Sonstige Schiffe: 1. „Cumberland“, Schulschiff, 27. August, auf der Staatswerft zu Boston, — 2. „Intrepid“, Schulschiff, 8. Oktober, zu Mare Island (Kalifornien); Segler von je 1800 Tonnen, — 3. „Boxer“, Schulbrigg, 11. Oktober, zu Portsmouth, 800 Tonnen.

Zusammen liefen im Jahre 1904 siebenzehn Schiffe von 177 350 Tonnen Displacement in den Vereinigten Staaten von Stapel, gegen sieben Schiffe von 65 830 Tonnen im Vorjahre, sechs Schiffe von 16 500 Tonnen im Jahre 1902, fünf Schiffe von 43 470 Tonnen im Jahre 1901. In den verfloffenen vier Jahren kamen zum Ablauf fünfundsiebzig Schiffe von 303 550 Tonnen Displacement.

Deutsches Reich.

Linienfahrer: 1. „Lothringen“ („M“), 27. Mai, bei F. Schichau, Danzig, — 2. „Deutschland“ („N“), 20. November, auf der Germaniawerft, Gaarden bei Kiel; je 13 200 Tonnen. — Zusammen zwei Linienfahrer von 26 400 Tonnen Displacement.

Großer Kreuzer (Panzerkreuzer): „Yorck“ (Ersatz „Deutschland“), 14. Mai, bei Blohm & Voß, Hamburg, 9500 Tonnen Displacement.

Kleine Kreuzer: 1. „Lübeck“ (Ersatz „Mercur“), 29. März, bei der Aktiengesellschaft Vulcan zu Bredow bei Stettin, — 2. „München“ („M“), 30. April, bei der Aktiengesellschaft Weser zu Bremen; je 3250 Tonnen. — Zusammen zwei kleine Kreuzer von 6500 Tonnen Displacement.

Im Jahre 1904 liefen für die Marine des Deutschen Reiches von Stapel: zwei Linienfahrer, ein großer Kreuzer und zwei kleine Kreuzer, zusammen fünf Schiffe von 42 400 Tonnen Displacement, gegen zehn Schiffe von 59 477 Tonnen im Jahre 1903, fünf Schiffe von 30 395 Tonnen im Jahre 1902 und sechs Schiffe von 57 150 Tonnen im Jahre 1901. Seit Anfang des Jahrhunderts kamen sonach zum Ablauf sechsundzwanzig Schiffe von 189 422 Tonnen Displacement.

Rußland.

In Rußland ist kein größeres Kriegsschiff während des Jahres 1904 zum Ablauf gekommen. Im Jahre 1903 liefen sechs Schiffe von 36 200 Tonnen Displacement von Stapel, 1902 fünf von 53 360 Tonnen und 1901 ebenfalls fünf von 49 642 Tonnen, seit Beginn des Jahrhunderts also sechzehn Schiffe von 139 202 Tonnen Displacement.

Frankreich.

Linienfahrer: 1. „Démocratie“, 30. April, zu Vrest, — 2. „Justice“, 27. Oktober, zu La Seyne bei Toulon; je 14 870 Tonnen Displacement.

Panzerkreuzer: „Victor Hugo“, 30. März, zu Orient, 12 550 Tonnen.

Zusammen drei Schiffe von 42 290 Tonnen Displacement, gegen zwei Schiffe von 27 550 Tonnen im Jahre 1903, vier Schiffe von 42 580 Tonnen im Jahre 1902 und fünf Schiffe von 41 404 Tonnen im Jahre 1901. Seit dem Jahre 1901 sind abgelassen vierzehn Schiffe von 153 824 Tonnen Displacement.

Italien.

Linienfahrer: 1. „Regina Elena“, 19. Juni, zu Spezzia, — 2. „Vittorio Emanuele III.“, 12. Oktober, zu Castellamare; je 12 630 Tonnen Displacement.

Sonst sind außer Torpedofahrzeugen und Booten Schiffe nicht zu Wasser gekommen.

Zusammen zwei Schiffe von 25 260 Tonnen Displacement, gegen kein Schiff im Jahre 1903, ein Schiff von 7740 Tonnen im Jahre 1902 und zwei Schiffe von 20 032 Tonnen im Jahre 1901. In den ersten vier Jahren des neuen Jahrhunderts liefen sonach ab: fünf Schiffe von 53 032 Tonnen Displacement.

Österreich-Ungarn.

Linien Schiff „Erzherzog Friedrich“, 30. April, Stabilimento tecnico Trientino, 10 600 Tonnen Displacement.

Donaumonitore „Temes“, 26. März, und „Bodrog“, 12. April, zu Budapest; je 440 Tonnen Displacement.

Zusammen drei Schiffe von 11 480 Tonnen Displacement, gegen zwei Schiffe von 18 000 Tonnen im Jahre 1903, ein Schiff von 8340 Tonnen im Jahre 1902 und ein Schiff von 8340 Tonnen im Jahre 1901. Sonach kamen in den letzten vier Jahren zu Wasser: sieben Schiffe von 46 160 Tonnen Displacement.

Niederlande.

Banzerschiff „Tromp“, 16. Juni, zu Amsterdam, 5300 Tonnen Displacement.

Im Jahre 1903 lief kein Schiff ab, 1902 ein Schiff von 5000 Tonnen und 1901 ebenfalls eins von 5000 Tonnen, so daß in den letzten vier Jahren drei Schiffe von 15 300 Tonnen Displacement von Stapel gingen.

Türkei.

Yacht „Ertogrul“, Januar, bei Armstrong zu Elswick, 900 Tonnen Displacement.

Mexiko.

Kanonensboot „Bravo“, 22. März, und „Morelos“, 2. Juli, bei Obero, Sefiriponente; je 1200 Tonnen. — Zusammen zwei Fahrzeuge von 2400 Tonnen Displacement.

Kanada.

Fischereikreuzer „Vigilant“, Anfang September, zu Toronto, 780 Tonnen.

Zusammenstellung der Stapelläufe der Kriegsschiffe verschiedener Flaggen im Jahre 1904.

	Schiffe und Fahrzeuge:	Displacement:
Vereinigte Staaten von Nordamerika . . .	17	von 177 350 Tonnen
Großbritannien	16	= 120 056 =
Deutsches Reich	5	= 42 400 =
Frankreich	3	= 42 290 =
Italien	2	= 25 260 =
Österreich-Ungarn	3	= 11 480 =
Niederlande	1	= 5 300 =
Türkei	1	= 900 =
Mexiko	1	= 2 400 =
Kanada	1	= 780 =

Für die Kriegsmarinen Rußlands, Spaniens, Schwedens, Norwegens, Dänemarks, Griechenlands, Portugals, Brasiliens, Chiles, Argentiniens, Chinas und Japans sind 1904 Kriegsschiffe nicht abgelassen. Großbritannien ist zum ersten Male seit Entstehung moderner Marinen, was Stapelläufe anbelangt, überholt worden.

In den ersten vier Jahren des 20. Jahrhunderts kamen für die einzelnen Kriegsmarinenn zum Ablauf an Schiffen ausschließlich der Torpedofahrzeuge:

Schiffe und Fahrzeuge: Displacement:

Großbritannien und Irland	59	von 568 686 Tonnen *)	
Vereinigte Staaten von Nordamerika	35	= 303 150	=
Deutsches Reich	26	= 189 422	=
Frankreich	14	= 153 824	=
Rußland	16	= 139 202	=
Italien	5	= 53 032	=
Österreich-Ungarn	7	= 46 160	=
Japan	7	= 25 910	= **)
Niederlande	3	= 15 300	=
Schweden	3	= 10 950	=
Türkei	5	= 8 100	=
Dänemark	1	= 3 500	=
Mexiko	4	= 2 740	=
Portugal	1	= 636	=

*) Einschl. der von Chile Anfang 1904 gekauften Linienschiffe „Swistjure“ und „Triumph“.

**) Einschl. der von Argentinien Anfang 1904 gekauften Panzerkreuzer „Nisshin“ und „Kafuga“.

Eißenhardt.



Die Flottenausgaben der Hauptseemächte im Verhältnis zum Seehandelsverkehr für das Jahr 1903.

(Die Zahlen sind der vom englischen Board of Trade alljährlich veröffentlichten Zusammenstellung entnommen und gelten, wenn nichts anderes besonders vermerkt, für das Jahr 1903.)

L a n d	Ausgaben für die seegehende Flotte	Staats- einnahmen 1)	Tonnengehalt der Handels- marine	Schiffsverkehr im Außenhandel	Schiffsverkehr im Küstenhandel	Wert der Ein- fuhr von See aus einschl. Kontanten	Wert der Aus- fuhr über See einschl. Kontanten
	Millionen Mark	Millionen Mark	Netto-Register- tonnen	Tonnen	Tonnen	Millionen Mark	Millionen Mark
Großbritannien . .	724,7 ¹⁾	2887,5	10 268 604	53 104 212	56 712 642	11 864,0	8152,0
Vereinigte Staaten ²⁾	343,2 ³⁾	2952,1	888 776 ⁴⁾	24 823 164	keine Angaben	4245,2	5802,1
Frankreich	255,8	2923,5	1 217 614 (1902)	19 603 507 (1902)	7 088 902 (1902)	3741,9	3018,9
Rußland	251,9	4461,0	678 594 (1902)	11 086 415	19 136 898	602,1 ⁵⁾ (1902)	1201,4 ⁵⁾ (1902)
Deutschland	209,1 ⁶⁾	1863,5 ⁶⁾	2 203 804 ⁷⁾	15 385 805 (1902)	4 510 065 (1902)	6809,0 ⁸⁾	5566,7 ⁸⁾
Italien	98,7	1586,4	1 044 758	24 788 635	11 636 070	1676,6 ⁹⁾	1272,9 ⁹⁾
Japan	48,0 ⁶⁾	520,6 ⁶⁾	979 423 ¹⁰⁾	13 584 079	keine Angaben	679,2	738,7
Österreich } Ungarn }	41,6	} 1537,7 923,1 (1902)	254 359 90 288	2 678 453 1 075 356	11 737 494 1 264 874	} 301,2 ⁹⁾	307,7 ⁹⁾

Bemerkungen:

- 1) Davon sind 659 485 386 Mark laufende Ausgaben und 65 239 547 Mark laut Naval Works Act. Außerdem zahlten für die Unterhaltung der englischen Flotte folgende Kolonien: Indien 3 296 640 Mark, Commonwealth von Australien 4 272 148 Mark, Neuseeland 272 666 Mark, Natal 522 811 Mark, Kapkolonie 1 275 000 Mark, Neufundland 6033 Mark. Kanada leistete keinen Beitrag.
- 2) Rechnungsjahr 1. Juli bis 30. Juni.
- 3) Für das Jahr 1903/1904.
- 4) Bruttotonnen. Nur Seeschiffe und Walfischfänger, ausschließlich Fluß-, Binnensee- und Fischereifahrzeuge.
- 5) Spezialhandel über europäische und Schwarze Meer-Gäfen.
- 6) Für das Rechnungsjahr 1903/1904.
- 7) Bestand am 1. Januar 1903.
- 8) Gesamthandel, einschließlich desjenigen über die Landgrenzen.
- 9) Spezialhandel.
- 10) Für Schiffe europäischer Bauart Bruttotonnen.
- 11) Die für die Gesamtbudgets der einzelnen Staaten gegebenen Zahlen — obgleich an und für sich richtig — sind als Grundlage für einen Vergleich irreführend, da die Budgets nach ganz verschiedenen Gesichtspunkten aufgestellt sind. In der verhältnismäßig hohen Ziffer für Rußland z. B. werden auch die Überweisungen für die Gemeinden enthalten sein. Für Deutschland sind nur die Einnahmen des Reichsetats angegeben, während die Budgets der Bundesstaaten überhaupt keine Berücksichtigung gefunden haben.

Literatur.

Der Kriegsschauplatz in Ostasien. Geographische Beschreibung und Würdigung. Von Major Joseph Schön. Mit 5 Beilagen. 21. vermehrte Auflage. — Verlag von Friedrich Luckardt. — S. W. Seidel & Sohn, Wien, Berlin, Leipzig 1904. — Preis 5 Mark.

Das uns vorliegende Buch ist über 300 Seiten stark, also für einen flüchtigen Leser und eine nur oberflächliche Information ungeeignet. Nach Angabe des Verfassers im Vorwort sollte die erste Auflage seines Werkes nur einen solchen „raschen Überblick“ gewähren, die zweite Auflage dagegen bringt „wenigstens über den engeren Kriegsschauplatz, die Süd-Mandschurei mit Liautung und Nord-Korea“ die Möglichkeit einer recht eingehenden Information. Der Verfasser behandelt sein Thema nicht nur nach geographischen Gesichtspunkten, sondern erörtert auch die ethnographische Seite, die Hilfsmittel des Landes und seine Wegsamkeit in militärischer Beziehung, und bringt am Schlusse jedes Abschnittes ein militärisches Resümee über die Bedeutung der geographischen Verhältnisse für die Kriegsführung. Wenn er hier betont, daß er mit diesen Resümees nichts weiter als seine eigene Anschauung schriftlich niederlegen wolle, so wird man doch diesen Urteilen ein hohes Maß von Objektivität und richtigen Blick zugestehen dürfen. Für die in Betracht kommenden Befestigungen macht Verfasser den ausdrücklichen Vorbehalt, daß die Information über diese nur unvollkommen sein kann. Alles in allem macht das Buch den Eindruck einer sehr sorgfältigen gründlichen Arbeit; es wird sich demnach für das Studium des wohl noch keineswegs seinem Abschluß nahen Krieges als ein recht wertvolles Hilfsmittel erweisen.

Weyers Taschenbuch der Kriegsschiffe ist für 1905 im VI. Jahrgang wenn auch nicht erst in sechster Auflage erschienen; bekanntlich mußte dieses höchst nützliche Buch im Jahre 1904 wiederholt neu aufgelegt werden, weil die durch den russisch-japanischen Krieg in allen Teilen der Erde veranlaßte Nachfrage die hergestellte Anzahl von Exemplaren unzulänglich erscheinen ließ. Der Herr Herausgeber ist unausgesetzt bemüht, sein Werk auf der Höhe zu erhalten und ihm jede mögliche Verbollkommnung angebeihen zu lassen. Als eine sehr wesentliche Verbesserung möchten wir verzeichnen, daß auf den Bildertafeln nunmehr auch die Daten über die wesentlichsten Eigenschaften der Schiffe namentlich auch bezüglich der Armierung verzeichnet sind. Das Inhaltsverzeichnis weist neben den Tabellen auch auf die Seiten dieser Tafeln hin. Wer, an den Gebrauch des Buches gewöhnt, sich über ein Schiff informieren will, wird zuerst die Bildertafel aufschlagen, und er findet nunmehr hier alles, was er braucht, während früher ein doppeltes Nachsuchen erforderlich war. Ein Fehler fiel uns auf; das Bild auf Seite 148 gehört nicht zu dem Panzerkreuzer „Kent“ der nur drei Schornsteine hat, sondern zur „Drake“- oder „Cressy“-Klasse mit vier Schornsteinen und vom „Kent“ abweichender Geschüßaufstellung. Schon früher bemerkten wir, daß das Weyersche Buch auch für den dienstlichen Gebrauch genügende Zuverlässigkeit besitzt; es ist uns eine große Genugtuung, daß diese vor sechs Jahren gewiß nicht ohne Bedenken begonnene Arbeit einen so großen und für den Verfasser höchst ehrenvollen Erfolg zu verzeichnen hatte.

Zum Kontinent des eisigen Südens. Von Erich v. Drygalski. Deutsche Südpolarexpedition. Fahrten und Forschungen des „Gauß“ 1901 bis 1903. Mit 400 Abbildungen im Text und 21 Tafeln und Karten. — Verlag von Georg Reimer. Berlin 1904. — Preis 18 Mark, gebunden 20 Mark.

668 Seiten Text, aber im ganzen doch keine erfreuliche Lektüre. Nach schwer unerträglich langamer Fahrt durch die offene See, am Ziel fast sofort die Gefangenschaft

im Eise; hier Mühen und Strapazen in mehr als reichlichem Maße und dann nach der Befreiung, gleich bei der ersten Wiederberührung mit der Kultur, der Ruf nach Hause, weil die Mittel für die Expedition erschöpft sind, und man für ihre Fortsetzung keine neuen Gelder fordern will. Lieft man im Schlußkapitel, wie der Leiter der Expedition als letzter das nunmehr öde Schiff verlassen, so überkommt einen unwillkürlich das Gefühl, als wäre er selber unbefriedigt und müsse sich fragen, ob der erreichte Erfolg all diese Entbehrungen und Beschwernisse wert gewesen. Läßt man den Vorderatz gelten, daß der laienhaften Anschauung die Nützlichkeit oder die wissenschaftliche Notwendigkeit derartiger Forschungsreisen nicht ohne weiteres klar liegt, so erscheint auch die Frage berechtigt, ob für ein so umfangreiches Buch das nötige Verständnis vorhanden und ein die Mühen verlohrender Leserkreis zu erwarten ist.

Dies vorausgeschickt, erkennen wir — den wissenschaftlichen Wert des Ergebnisses berufener Beurteilung überlassend — gern an, daß das Drygalski'sche Buch auch für den Laien sehr viel interessantes und lesenswertes enthält, und daß das arbeitsreiche und entfangungsvolle Leben der arktischen Winternacht mit ihren Gefahren und Bedrängnissen in höchster Anschaulichkeit geschildert ist. Wo die Möglichkeit, sich in die Situation hineinzuversetzen, vermag, bilden die zahlreichen Abbildungen eine willkommene, oft humorvolle Ergänzung, und wenn man auch im behaglichen Zimmer daheim nicht eben wünschen mag, dabei gewesen zu sein, so wird dem Leser doch das Verständnis für das Große und Bedeutsame dieses Unternehmens nicht verschlossen bleiben. Seinen besten Nutzen dürfte das Buch dadurch gewähren, daß das darin enthaltene Material in Jugendschriften und Unterhaltungsbücher übergeht. Die Jugend hat für ideale Aufgaben besseres Verständnis; Idealismus aber gehört dazu, für Jahr und Tag um der Wissenschaft willen in der Wildnis zu leben und — *sit venia* — auf reine Wäsche zu verzichten. An der Vorführung idealer Ziele aber kann für die heutige materialistische Jugend nicht leicht genug gesehen.

Die Wasserrohrkessel der Kriegs- und Handelsmarine, ihre Bauart, Wirkungsweise, Behandlung und Bedienung. Von † Wolter Leps, staatlich geprüfem Schiffsmaschinenbau-Ingenieur; fortgesetzt und beendet von Max Dietrich, I. Marine-Oberingenieur a. D. Mit 152 Abbildungen, Konstruktionszeichnungen, Skizzen und Tabellen. — Moskau 1904. C. J. C. Boldmann. — Preis 10,— Mark.

Das vorliegende Buch ist das erste Werk, welches eine Abhandlung über die gebräuchlichen Wasserrohrkessel bringt, soweit sie in der Kriegs- und Handelsmarine Verwendung finden.

Der reiche Inhalt des Werkes, der sich auf rund 300 Seiten Text erstreckt, läßt sich am besten durch eine kurze Inhaltsangabe vorführen über die behandelten Kesseltypen: Babcock-Wilcox, Belleville, Dürr, Du Temple, Lagrasse d'Allert, Leinhard, Miyabasa, Nicolausse, Normand, Normand-Sigaudy, Richard Schulz, Stirling, Thornycroft, Thornycroft-Marshall, Yarrow.

Die Beschreibung ist leichtverständlich, klar und übersichtlich und behandelt Bauart, Wirkungsweise, Behandlung und Bedienung der einzelnen Kesseltypen. Die Abbildungen sind sehr deutlich, leichtverständlich, und die zahlreichen Tabellen über Versuchsergebnisse, Kohlenverbrauch, Heizeffekte usw. beruhen auf den neuesten Versuchen und Grundlagen.

Das Werk ist ein außerordentlich gutes Unterrichtsbuch für technische und Marineinstitute, ein Hilfsbuch für Kesselingenieure und -konstruktoren, auch als gutes Nachschlagewerk geeignet, und gibt Schiffsoffizieren, Ingenieuren und Seemaschinisten alles Wissenswerte über die moderne Kesselfrage, so daß sich dieselben hieraus eigene Urteile bilden können, auch wenn sie auf die konstruktiven Angaben nicht so eingehen können wie der Fachmann, weil die Beschreibung so gehalten ist, daß sie allgemeinverständlich bleibt, auch wenn man jene Teile überfliegt.

Wir wünschen dem Werke eine möglichst große Verbreitung.

Hebung der infolge von Schwellenbildungen periodisch wiederkehrenden Schiffahrtsstörungen in den geschiebeführenden Flüssen. Von Franz Krez, Wasserbau-
 zivilingenieur. — Karlsruhe 1904. Hofbuchdruckerei von Friedrich Gutsch.

Der Verfasser führt in einer kleinen Broschüre von 6 Seiten aus, wie man mittels eines von ihm konstruierten Spülbaggers, den er auch in ganzer Abbildung und in Detailskizzen gibt, derartige Schiebungen beseitigen und festgefahrene Schiffe damit befreien kann.

Denjenigen Kreisen, die für ähnliche Verhältnisse sich Rat holen wollen, kann die kleine Broschüre bestens empfohlen werden.

War-Ships. A Text-book on the construction, protection, stability, turning etc. of war-vessels. By Edward L. Attwood. — London, 39 Paternoster-Row. Longmans, Green & Co.

Der auch in weiteren Kreisen bekannte Verfasser gibt mit dieser Arbeit ein vorzüglich geeignetes Hilfsbuch und Lernbuch für den angehenden Schiffsarchitekten sowie ein gutes Unterrichtsbuch für Marineoffiziere, besonders für solche, die sich in technischen Betrieben befinden. Für den Konstrukteur ist das Buch ein recht gut gelungenes Nachschlagewerk, und wird derselbe bei Durchholung seiner Projekte sich auf die Angaben in jenem stützen und darauf zurückgreifen können.

Der Technik geht es in vieler Beziehung wie der Mode. Jrgend eine neue Idee findet in ungeahnter Schnelligkeit die weitgehendste Verbreitung, wenn man sich Erfolg verspricht, und es bereiten sich dadurch vielfach die einschneidendsten Änderungen in den bisherigen Anschauungen vor, die das bisher Anerkannte in gänzlich neue Bahnen lenken oder doch zu lenken suchen.

Das Beispiel hierfür bietet wiederum einmal der Kampf der Dampfturbine mit der Kolbendampfmaschine, der die geistige Arbeit der Technik aller Staaten zur Zeit in seinen Bann geschlagen hat.

Und so kann es nicht wundernehmen, daß die Dampfturbinenliteratur üppig aber auch erfreulicherweise zunächst ins Kraut schießt und sich bemüht, diese neue Art der Übersetzung des Dampfes in Arbeit zur höchsten Blüte zu bringen.

Dies bezwecken auch die Schriften, die nachstehend besprochen werden mögen.

1. **Die Dampfturbine von Zöllh.** Von Max Dietrich, Marine-Oberingenieur a. D. — Rostock 1905. C. F. C. Volkmann, Maritim-wirtschaftlicher und technischer Verlag. — Preis 1,— Mark.

Diese Arbeit führt in das Wesen der Zöllh'schen Turbine und schildert kurz und in klarer, übersichtlicher Abhandlung den Werdegang dieses Systems, das berufen zu sein scheint, der Turbine von Parsons recht erfolgreiche Konkurrenz zu machen.

Der Wert dieser Broschüre scheint unbestritten zu sein, da in ganz kurzer Zeit schon die dritte, erweiterte Auflage, 1905, vorliegt, die dadurch noch besonders wertvoll wird, weil sie eine Tabelle der Versuchsergebnisse bringt.

2. Von demselben Verfasser (Max Dietrich) und von demselben Verlag (C. F. C. Volkmann) liegt eine weitere beachtenswerte Arbeit: „**Die Dampfturbine von Parsons, mit besonderer Berücksichtigung ihrer Verwendung als Schiffsmaschine**“ vor. — Preis 1,50 Mark.

Diese Arbeit gibt eine recht gute Übersicht über den Lebensgang der Parsons-Dampfturbine und deren Wirkung sowie Konstruktionsprinzip.

Sehr beachtenswert sind die am Schluß gegebenen Ausführungen über die Verwendung der Turbine.

3. **Die Dampfturbine als Antrieb der Schiffspropeller.** Von Flügger, Marine-Chefingenieur a. D. — Kofstock 1905. C. F. C. Goldmann, Maritim-wirtschaftlicher und technischer Verlag. — 1,— Mark.

Die kleine Broschüre behandelt im allgemeinen die Frage der Dampfturbinen, im besonderen die Parsons-Turbine, und deren spezielle Verwendung zum Antrieb der Schiffspropeller und für Hilfsmaschinen. Die Schrift ist geeignet, auch den Nichtfachmann in dies neue Gebiet einzuführen und ihn über das Wesen der Turbinen zu unterrichten.

4. **Die Dampfturbine.** Von G. Neudeck, Kaiserl. Marine-Schiffbaumeister. — Kiel 1904. Universitätsbuchhandlung von Paul Toeche. — Ladenpreis 2,80 Mark.

Es ist ein erfreuliches Zeichen, daß auch eigentliche Nichtfachmänner mit der Frage der Dampfturbine sich beschäftigen, weil sie am besten geeignet sind, in mehr oder weniger populärer Weise den Interessentenkreis über das Vorliegende und bisher Geschaffene zu unterrichten und neue Gönner für neue Ideen zu werben.

Dies ist dem kleinen vorliegenden Werte von 89 Seiten unter Zuhilfenahme vieler Abbildungen vorzüglich gelungen. Der Verfasser behandelt in 11 Abschnitten die geschichtliche Entwicklung der Turbine, deren Theorie und die verschiedenen Arten von Turbinen nach Konstruktion und Treibmittel.

Sehr wertvoll wird das Buch dadurch, daß sich der Verfasser, wie er in der Vorrede sagt, die Mitarbeit des Prof. Riedel, der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, des Ingenieurs Sinell und der Firmen: Brown, Boveri & Co., Humboldt, Howaldtswerke, Escher-Whys & Co. gesichert hatte.

Das Studium dieser Arbeit kann nur bestens empfohlen werden, da man dadurch am schnellsten mit der brennenden Frage der Gegenwart — der Verwendung der Turbine — vertraut gemacht wird. K.

Das Bibliographische Institut in Leipzig hat uns Meyers **Historisch-Geographischen Kalender** — besprochen „Marine-Rundschau“, 1904, S. 119 — auch in diesem Jahre wieder zur Kenntnis vorgelegt. Wir stehen nicht an, zu bestätigen, daß dieser jetzt im neunten Jahre erscheinende Kalender im täglichen Gebrauch sehr wünschenswerte Belehrung bringt, dergestalt, daß man fast bedauern muß, daß sich die abgerissenen Blätter nicht gut aufheben lassen und leider zumeist den Weg in den Papierkorb nehmen. Der Kalender kann und will bei einem Preise von 1,75 Mark natürlich nicht mit jenen billigen Abreißkalendern mit ihren unmöglichen Kochrezepten wetteifern, die man in den Warenhäusern für wenige Pfennige kauft; der etwas höhere Kaufpreis ist aber wirklich gut angelegt, und wir zweifeln nicht, daß der „Historische Meyer“ eine getreue und immer mehr sich ausbreitende Gemeinde um sich versammeln wird.

Von den an dieser Stelle oft erwähnten Schriften „Aus Natur und Geisteswelt“ — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig — liegt uns ein neues Werkchen vor: **Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert.** Fünf Vorträge von Prof. Dr. Ludwig Böhle.

Die fünf Vorträge behandeln die Wandlungen, welche die deutsche Volkswirtschaft durch den Übergang vom Agrarstaat zum Industriestaat erfahren hat, die Umwälzungen, denen die Landwirtschaft hierbei unterworfen wurde, die Lage im Handwerk und in der Hausindustrie sowie die Entwicklung der Großindustrie und die hierdurch gezeitigte Arbeiterfrage, und endlich die Umgestaltung des Verkehrs wesens und ihren Einfluß auf die Organisation des Warenabfages. Die Vorträge, ursprünglich für ein Laienpublikum bestimmt, haben auch in ihrer Überarbeitung nichts von ihrer Frische und Anschaulichkeit eingebüßt. Wir möchten das Werkchen der Aufmerksamkeit der Stellen anempfehlen, die mit der Zusammensetzung unserer Schiffsbibliotheken betraut sind; es erscheint wie die ganze Sammlung für diesen Zweck besonders gut geeignet. Preis gebunden 1,25 Mark.

Skizzierende Aquarellmalerei nach der Natur. Anleitung für Anfänger von Thomas Gutton. Deutsch von Otto Marburg. Anhang: Praktische Winke. — Verlag von Otto Maier Ravensburg. — Preis gebunden 2,— Mark.

Es gibt kein hübscheres Reisetagebuch als farbige Skizzen, im Windeströhen entstanden und von Strand und Wald mit heimgebracht. Wohl hört man sagen, daß die Herstellung solcher Skizzen nicht jedermanns Sache sei, aber es gehört wirklich nur ein bißchen Mut dazu, und dann freilich die Beschränkung, daß man mit seinen Werken nicht gleich auf die Ausstellung will. Für einen derartigen, dem Seeoffizier vielleicht besonders nahelegenden Versuch bietet das vorbenannte Schriftchen mit seinem Anhang einen sehr zweckmäßigen Anhalt. Längere Übung wird davon in vielen Beziehungen unabhängig machen, aber auch, wer schon etwas weiter vorgeschritten, wird dem ersten Führer auf dem Pfade die Dankbarkeit nicht versagen. Referent nennt einen ziemlichen Stoß der oben genannten Reisetagebücher sein eigen; er entnimmt daraus die Berechtigung, Guttons Schrift als zweckmäßig anzuempfehlen.

Versuch einer Militär-Psychologie. Von Dr. M. Campeano, ehemaligem rumänischen Militärarzt. Übersetzt aus dem Französischen von Jon Strisca, Königl. rumänischer Hauptmann, zugeteilt dem Gr. Generalstab. — Bukarest 1904. Verlag der „Tipographia Clementa“. — Preis 2 Mark. — In der Kommission bei Robert Hoffmann, Leipzig.

Dies vorgenannte Buch behandelt ein überaus interessantes und bisher noch nicht wissenschaftlich erörtertes Thema, indem es die Einflüsse untersucht, die aus dem vom Pfluge und aus der Werkstatt zur Fahne einberufenen jungen Mann den Soldaten machen, der, seinem Führer vertrauend, im Kampfe fürs Vaterland freudig sein Leben läßt. Wissenschaftlich gehört dieser Versuch in die Reihe der Studien zur „Psychologie der Menge“, die den Menschen, das Herdentier, inmitten des großen Haufens ihm gleichartiger Individuen betrachtet, mit dem er, mehr dem Instinkt als klarem Bewußtsein folgend, einem Ziele zustrebt, ohne dabei seiner individuellen Veranlagung Herr zu sein und sie sich nutzbar machen zu können. Im Heere, unter dem gewaltigen Einfluß der Aufgaben, die ihm gestellt sind, kann dieser Herdentrieb bei richtiger Behandlung zur höchsten Veredelung erzogen werden, er kann aber auch die schlimmsten Ergebnisse zeitigen, und nur wo der moralische Zusammenhang erhalten bleibt und der Führer auch in der schwersten Not dem Soldaten ein leuchtendes Beispiel gibt, wird sich der Sieg an die Fahnen heften. Sicher wird Dr. Campeanos „Versuch“ in zahlreichen Einzelheiten zur Kritik herausfordern, sicher wird auch der deutsche Leser manche These dem fremden Stamm des Verfassers auf die Rechnung setzen, im großen und ganzen aber stellt dieser Versuch eine überaus beachtenswerte Bereicherung unseres Büchermarktes dar, und vor allem der jüngere Offizier, der in der Behandlung seiner Untergebenen noch nicht über eine reise Erfahrung verfügt, sollte versuchen, für die Durchsicht dieses Buches eine müßige Stunde zu erübrigen.

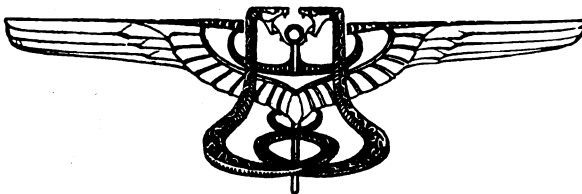
Der Suezkanal. Seine Geschichte, seine Bau- und Verkehrsverhältnisse und seine militärische Bedeutung. Von Albert Ungard Edler v. Dethalov, R. und R. Hauptmann im 14. Pionier-Bataillon. Mit 6 Kartenbeilagen. — Wien und Leipzig. A. Hartlebens Verlag. — Preis gebunden 5,— Mark.

Der Suezkanal und seine Bedeutung für den Weltverkehr ist einer der Begriffe, mit denen der moderne Mensch ziemlich am häufigsten zu hantieren gewohnt ist, und doch beweist ihm ein bloßer Blick auf eine Spezialkarte, daß er sogar seine geographischen Vorstellungen von diesem gewaltigen Werke zu korrigieren genötigt ist, und wenn er dem Gegenstande näher tritt, wird er zugeben müssen, daß er von seiner Leistungsfähigkeit, seinen besonderen Einrichtungen und insbesondere von seinem politischen und militärischen Werte nur sehr unvollständige Anschauungen besitzt. Gerade die beiden

letzteren Rücksichten sind durch die Ereignisse des russisch-japanischen Krieges außerordentlich in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses gerückt worden, und aus dieser Erwägung war es zum mindesten ein äußerst zeitgemäßes Beginnen, alle den Suezkanal berührenden Fragen in einem knappen handlichen Buche zusammenzufassen, das an die Leistungsfähigkeit des modernen, durch tausend Anforderungen überlasteten Lesers keine zu hohen Ansprüche stellt. Das Ungarische Buch bringt nächst einer Vorgeschichte eine Darstellung des Entstehens des gegenwärtigen Bauwerkes und weiterhin der örtlichen Verhältnisse, welche hierfür und für den nunmehr dort sich abwickelnden Verkehr von Bedeutung sind. Sodann sind die Abgabenverhältnisse, die Mobilitäten der Durchfahrt und die dadurch erzielten Reiseverkürzungen in Betracht gezogen, während zwei Schlußkapitel die militärische Bedeutung des Kanals und die anläßlich dieser aufgerollten völkerrechtlichen Fragen einer Betrachtung unterziehen. Wie alle modernen Schriftsteller gelangt Verfasser zu dem Ergebnisse, daß diese sogenannten völkerrechtlichen Fragen im Grunde Machtfragen sind, die nur ausgespielt werden, wenn das militärische in die Waagschale einzuwerfende Schwergewicht einen Erfolg verspricht. — Diese allenthalben heranwachsende Erkenntnis wird für den ferneren Gang der Weltgeschichte nicht ohne Bedeutung bleiben.

Zur Wohnungsfrage. Vorträge und Aufsätze von Carl Johannes Fuchs. Mit 28 Abbildungen und 2 Plänen. — Verlag von Duncker & Humblot, Leipzig. — Preis 4,60 Mark.

Die Wohnungsfrage bildet nach unserer Überzeugung den Hauptbestandteil der sozialen Frage. Glaubte man im Altertum, den hungernden Pöbel mit panis et circensos befriedigen zu können, so verlangt der moderne Mensch, der zu höherem Selbstbewußtsein erwacht ist, für den Ertrag seiner Arbeit ein menschenwürdiges Dasein, das sich vor allem auch in einer angemessenen, häuslichen Behagen und häuslichen Frieden gewährleistenden Wohnung zum Ausdruck bringen soll. Selbst Koalitionsrecht und sonstige bürgerliche Freiheiten sind nur ein Beiwerk, wenn die Voraussetzungen des physischen Daseins auf sicherer breiter Basis sich ausleben können. Für diejenigen, die sich mit der sozialen Frage berufsmäßig oder aus eigenem Antrieb beschäftigen, ist deshalb eine klare Vorstellung von den die Wohnungsfrage ausmachenden und in ihr wirkenden Kräften und Voraussetzungen ein wesentliches Erfordernis, und ein Blick in die Fuchssche Schrift wird sehr viele von ihnen belehren, daß sie in dieser Beziehung von unklaren und deshalb unzutreffenden Anschauungen ausgingen. Diese Schrift, die aus einzelnen in der Hauptsache unverändert gelassenen Vorträgen und Aufsätzen hervorgegangen ist, behandelt in fünf Kapiteln gewissermaßen die Theorie der Wohnungsfrage, wobei uns das Kapitel über die Abhängigkeit der Mieten von Bodenpreis, Baukosten und Besteuerung das wichtigste schien, und in einem zweiten Teile gewissermaßen die Praxis, nämlich die kommunalen Versuche einer Wohnungsreform in England und Schottland. Zu diesem Teile gehören auch die beigegebenen Abbildungen und Karten. — Wie bemerkt, wer an dem hochwichtigen Gegenstande Interesse nimmt, wird in der Fuchsschen Arbeit sehr erwünschte Belehrung finden.

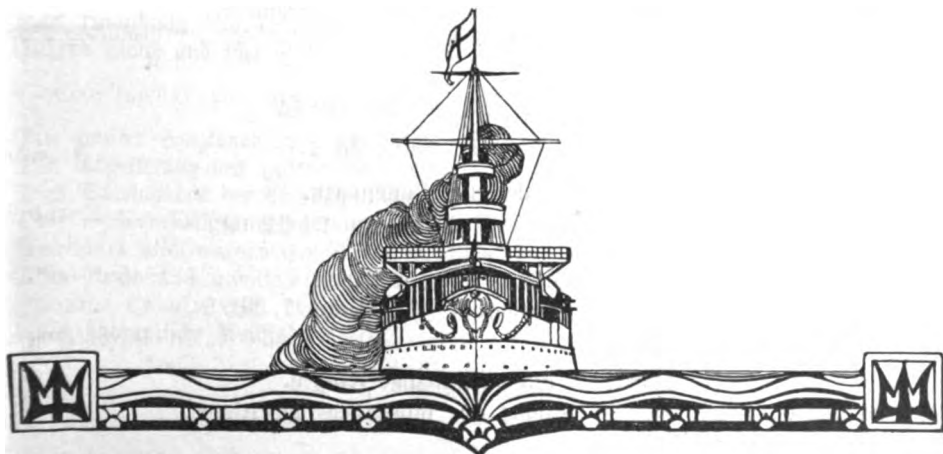


Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amtes vorhanden.)

- * Bartholomew, J. G.: The survey gazetter of the British Isles, topographical, statistical and commercial. — London 1904. G. Newnes. — 17 sh. 6 d.
- Bokföringen ombord å flottans fartyg. — Karlshamn 1904. E. G. Johansson. — 4,00 Mark.
- * Bonfils, H.: Manuel de droit international public. (Droit des gens.) 4. Édition. — Paris 1905. A. Rousseau. — 9,60 Mark.
- * Bonhomme, G.: Trois ans rue royale. Moeurs ministérielles 1901—1904. — Paris 1904. Librairie Universelle. — 2,80 Mark.
- * Bossin, P., & Mars, D.: Zeevaarkundige Tafelen voor Circum-Meridiaan-Waarnemingen. — Groningen 1904. P. Noordhoff. — 3,75 Mark.
- Brodmann, E.: Die Seegefeßgebung des Deutschen Reiches. 2. Auflage. — Berlin 1905. D. Häring. — 18,00 Mark.
- * Burrows, M.: The life of Edward Lord Hawke. 3. Edition. — London 1904. J. J. Keliher & Co. — 6,00 Mark.
- * Day, Th. F.: Hints to young yacht skippers. — New York 1905. Rudder Comp. — 5,00 Mark.
- * Deutscher Seefischer-Almanach für 1905. — Hannover und Leipzig 1905. Hahn. — 4,50 Mark.
- * Die Heere und Flotten der Gegenwart: Die Wehrmacht der Türkei und Bulgariens von H. v. Nach. — Berlin 1905. U. Schall. — 6,00 Mark.
- * Garcis, Dr., R.: Die Fortschritte des internationalen Rechts im letzten Menschenalter. — Dresden 1904. v. Zahn & Jaensch. — 1,00 Mark.
- * Jordan, Dr., W.: Hilfstafeln für Trachymetrie. 3. Auflage. — Stuttgart 1904. F. B. Meßler. — 8,00 Mark.
- Rebs, Dr., A.: Moderne Dampfturbinen. — Berlin 1905. G. Siemens. — 2,50 Mark.
- Mc. Caul, E.: Under the care of the Japanese war office. — London 1904. Cassel & Co. — 6 sh.
- * Matthies, E.: Nautische Tafeln für die Nord- und Ostsee und den Englischen Kanal nebst Azimut-Tabellen. — Emden 1905. W. Haynel. — 7,50 Mark.
- * Mayer, Dr., D.: Die Entschädigungspflicht des Staates nach Billigkeitsrecht. — Dresden 1904. v. Zahn & Jaensch. — 1,00 Mark.
- * Miremont, Comte de: Practical methods in modern navigation. — London 1905. G. Philip & Son. — 4 sh.
- * Müller, W.: Die Francis-Turbinen und die Entwicklung des modernen Turbinenwesens. 2. Auflage. — Hannover 1905. Gebr. Jänecke. — 24,00 Mark.
- * Nylius, Dr., C.: Der Küstensegler. — Berlin 1904. Verlag des „Wassersport“. — 5,00 Mark.
- * Neue deutsche Seemannsordnung vom 2. Juni 1902. Ausgabe für das Großherzogtum Oldenburg. — Oldenburg i. Gr. 1904. G. Stallng. — 0,80 Mark.
- * Perels, L.: Das internationale Signalbuch und das deutsche Seerecht. — Stuttgart. (Nicht im Buchhandel.)

- * Peters, M.: Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reichs. Zweiter Band. — Jena 1905. G. Fischer. — 6,00 Mark.
- * Schiffsfahrtsgebräuche. — Berlin 1905. — 2,00 Mark.
- Schlettwein, C.: Der Herero-Aufstand, was hat ihn verursacht und was lehrt er uns? — Wismar 1905. S. Bartholdi. — 0,80 Mark.
- Simpson, G.: The naval constructor. — New York 1905. D. van Nostrand. — 16,00 Mark.
- Skene, N. L.: Elements of yacht design. — New York 1904. Rudder Comp. — 9,00 Mark.
- Suyematsu, Baron: Rußland und Japan. Aus dem Englischen von Dr. F. Müller. — London 1904. Probsthain & Co. — 0,80 Mark.
- * Türk, L.: 75 Tage an Bord des Kreuzers „Restaurador“. — Lübeck 1904. Gebr. Borchers. — 0,60 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

- Recommendations for new vessels. (A. N. J. vom 10. 12. 04.)
 Battleships »Idaho« and »Mississippi«. (S. A. vom 17. 12. 04.)
 Water-tube boilers. (E. vom 23. 12. 04.)
 Die Bauvorschriften des Englischen Lloyd, 50 Jahre der Entwicklung des Eisenschiffbaues.
 (S., Jahrg. 6, Nr. 6, 7.)
 Die Heb- und senkbare Drehflügelschraube. (U., Jahrg. 7, Nr. 8.)
 Warship-building in 1904. (Eg. vom 30. 12. 04.)
 Engines of H. M. S. »Black Prince«. (E. vom 30. 12. 04.)
 New warships for the British navy. (S. A. Suppl. vom 24. 12. 04.)
 Dampfturbinen als Schiffsmaschinen. (P., Nr. 794.)
 Machinery of the Italian battleship »Regina Margherita«. (E. vom 6. 1. 05.)
 Shipbuilding and marine engineering in 1904. (Eg. vom 6. 1. 05.)
 Warship steam trials in 1904. (Ebenda.)
 The latest British battleship. (N. G. vom 15. 12. 04.)
 New naval vessels. (Ebenda.)
 Die Panzerkreuzer der Hauptseemächte. (D. F., 1905, Nr. 1.)
 Einfluß der Stampfbewegungen beim Stapellauf auf die Beanspruchung des Schiffes.
 (S., Jahrg. 6, Nr. 7.)
 Quersfestigkeit von Schiffen. (Ebenda.)
 The compound steam-turbine. (Eg. vom 13. 1. 05.)
 The machinery of H. M. S. »Argyll«. (Ebenda.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

- La torre di comando nelle navi da guerra. (Ri. M., Dezember 1904.)
 Automatische Schnellfeuerkanonen, System Hotchkiss. (M. A. G., 1904, Nr. 12.)
 Maschinengewehre. (I. R. A. F., Januar 1905.)
 War lessons for the coast artillery. (J. U. S. A., November/Dezember 1904.)
 Nos canons de marine. (A. Ma. vom 5. 1. 05.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

- Les torpilles et leurs progrès depuis 1904. (M. F., Dezember 1904.)
 Untersee-Fahrzeuge. (A. S. Z., 1904, Nr. 51.)
 Torpedo warfare. (Eg. vom 30. 12. 04.)
 Torpedos. (D. F., 1905, Nr. 1.)
 Die ersten unterseeischen Minen. (P., Nr. 795.)
 Torpilleurs et Contre-Torpilleurs. (A. Ma., 1905, Nr. 1.)

Küstenverteidigung, Landungen.

- Die maritime Verteidigung Antwerpens. (N. M. B. vom 24. 12. 04.)
 Our coast defences. (U. S. M., Dezember 1904.)
 Coast defence. (J. U. S. A., November/Dezember 1904.)
 Port Arthur und der moderne Festungsangriff. (U., Jahrg. 7, Nr. 9;
 D. O., 1905, Nr. 3.)

Maritime und militärische Fragen.

- Inutilité des cuirassés pour la plupart des puissances maritimes.
 (M. F., Dezember 1904.)

- Der russisch-japanische Krieg. (M. S., 1905, Nr. 1; N. M. B. vom 17. 12. 04;
A. Ma. vom 15. 12., 22. 12. 04, 5. 1. 05; O. L., 1904, Nr. 46, 47, 48, 49, 50;
D. A., 1904, Nr. 50, 51; 1905, Nr. 1, 2; A. N. G. vom 24. 12. 04, 7. 1. 05;
Q. vom 16. 12. 04, 1. 1. 05; M. W., 1904, Nr. 158, 159;
A. B., 1904, Nr. 51, 52; 1905, Nr. 1, 2; A. N. J. vom 17. 12. 04;
Ri. M., Dezember 1904; A. C. M. N., 1904, Nr. 10; J. A. M., Januar 1905.)
Die Kielwasserlinie im Kampfe gegen die Kielwasserlinie. (M. S., 1905, Nr. 1.)
Servicios à flote. (Re. G. M., Dezember 1904.)
Reforms in the navy. (N. M. R. vom 22. 12. 04.)
Short service and the naval reserve. (J. U. S. I., Dezember 1904.)
The strategic features of the operations in Manchuria. (Ebenda.)
Neuorganisation der englischen Flotte. (U., Jahrg. 7, Nr. 8.)
Training for torpedo service. (A. N. J. vom 17. 12. 04.)
Engineers in the United States navy. (E. vom 30. 12. 04.)
Le développement de la marine des États-Unis. (Y., Nr. 1399 vom 31. 12. 04.)
A general staff for the navy. (U. S. M., Dezember 1904.)
Die Kaisermanöver bei der deutschen Flotte und Armee 1904.
(I. R. A. F., 1905, Beiheft 58.)
The rise of the American navy. (N. M. R. vom 5. 1. 05.)
Lessons from the war. (Eg. vom 6. 1. 05; N. M. R. vom 12. 1. 05.)
Der Seekrieg in Ostasien. (D. A., 1905, Nr. 1, 2.)
Le combat par le choc. (Y., Nr. 1400 vom 7. 1. 05.)
Die deutsche Marine 1904. (U., Jahrg. 7, Nr. 9.)
Our battle fleet. (N. L. J., 1905, Nr. 1.)
The colonies and imperial defence. (N. M. R. vom 12. 1. 05.)
La marine de guerre in 1904. (Y., Nr. 1401 vom 14. 1. 05.)
Einige Ursachen des Falles von Port Arthur. (A. B., 1905, Nr. 1.)

Marine- und Militärpolitik, Staatswesen.

- L'effort naval Allemand et le budget. (A. Ma. vom 15. 12. 04.)
The distribution of fleets. (N. M. R. vom 22. 12. 04.)
Burdens of naval expenditures. (A. N. J. vom 17. 12. 04.)
Foreign navy estimates. (N. M. R. vom 29. 12. 04.)
Expansion of the Kaisers fleet. (Ebenda.)
La nouvelle répartition des forces navales de l'Angleterre.
(Y., Nr. 1399 vom 31. 12. 04.)
The past naval year. (U. S. M., Dezember 1904.)
Das französische Marinebudget 1905. (I. R. A. F., Januar 1905.)
Unsere Flotte und ihre Zukunft. (D. F., 1905, Nr. 1.)

Werft- und Banbetrieb, Docks, Kanäle.

- Ein zweiter Suezkanal in Sicht? (H., 1904, Nr. 52.)
Die Erweiterung des Hafens von Dover. (P., Nr. 793.)
Das Schwimmdock der Aktiengesellschaft „Reptun“ zu Rostock i. M. (S., Jahrg. 6, Nr. 6.)
The modernisation of ancient docks. (Eg. vom 30. 12. 04.)
Harbours and waterways in 1904. (E. vom 6. 1. 05.)
The Clyde and naval work. (E. vom 13. 1. 05.)
Panama Canal. (Eg. vom 13. 1. 05.)
Über hydraulische Schiffshebewerke. (G. A., Band 56, Nr. 2.)

Sanitätswesen.

- La mécano-thérapie et les blessés de la marine. (A. M. N., 1904 Nr. 11.)

Rechtsfragen.

- Declarations of war. (U. S. M., Dezember 1904.)
 Arbitration and armament. (A. N. J. vom 24. 12. 04.)

Koloniale Fragen.

- Der Herero- und Witbol-Aufstand. (D. K., 1904, Nr. 25.)
 The colonies and the navy. (N. M. R. vom 29. 12. 04., 5. 1. 05.)
 Aus Deutschland-Südwestafrika. (U., Jahrg. 7, Nr. 9.)
 Der Hottentotten-Aufstand. (M. W., 1905, Nr. 6.)
 Les Allemands à Kiao-Tcheou (A. Ma. vom 5. 1. 05.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

- Entwurf zu einem billigen Seekreuzer. (D. Y., 1904, Nr. 11.)
 Über Meßformeln. (Ebenda.)
 Le yachting en Égypte. (Y., Nr. 1399 vom 31. 12. 04.)
 Kleiner Floßentier mit Schwert. (D. Y., 1904, Nr. 12.)
 Billiger Seekreuzer. (Ebenda.)
 Schnelle Motorjacht. (Ebenda.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

- Ein neuer Dampfschmierapparat. (A. S. Z., 1904, Nr. 51.)
 Vom Tesla-Transformator zum Wellenmesser. (P., Nr. 794.)
 Die Rauchfrage, die Beziehungen zwischen der Rauchentwicklung und der Ausnutzung der Brennstoffe, und die Mittel und Wege zur Rauchverminderung im Feuerungsbetrieb. (Z., 1905, Nr. 1.)
 Die Lichttelephonie und ihre Verwendbarkeit für militärische Zwecke. (K. T., 1905, Nr. 1.)

Nautische Fragen.

- Eisberge. (D. F., 1905, Nr. 1.)
 Der Schiffskompaß im 16. Jahrhundert und die Ausgleichung der magnetischen Deklination. (A. H., 1905, Nr. 1.)
 Einfluß des Windes auf die Fahrt von Dampfern. (A. H., 1905, Nr. 1.)

Handelsmarine, Binnenschifffahrt.

- Wachdienst der Schiffsoffiziere und das Ordbuch. (H., 1904, Nr. 52; 1905, Nr. 1.)
 The decay of American shipping. (Eg. vom 23. 12. 04.)
 Inland navigable waterways of Bengal. (E. vom 30. 12. 04.)
 New turbine Allan Liner »Virginian«. (S. W. vom 28. 12. 04.)
 Die transozeanische Segelschifffahrt der Gegenwart. (D. M., Januar 1905.)
 Agreement on ship subsidy bill. (N. G. vom 15. 12. 04.)
 Die Fahrtgeschwindigkeit der Segelschiffe auf großen Reisen. (A. H., 1905, Nr. 1.)
 Australien und die deutsche Schifffahrt. (A. S. Z., 1905, Nr. 1.)
 American shipping subsidies. (E. vom 13. 1. 05.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

- Self-righting lifeboat. (S. W. vom 28. 12. 04.)
 Entwurf eines Nordsee-Fischereifutterz. (S., Jahrg. 6, Nr. 7.)

Verschiedenes.

- Die englische Tibet-Expedition. (M. W., 1905, Nr. 1.)
 Die Ernährung Deutschlands im Kriegsjahre. (D. F., 1905, Nr. 1.)

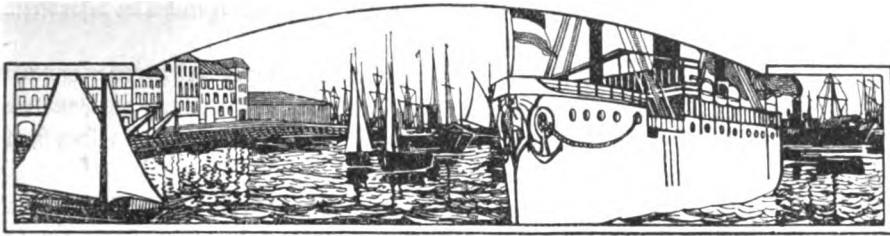


Ablürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

- A. B.** = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffsahrts-Zeitung.
D. A. = Danzgers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer. [graphie und Statistik.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Baugesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Arme und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von C. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des
M. Sb. = Morskoi Sbornik. [Seewesens.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischer-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific American.
S. A. Suppl. = Scientific American Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-
S. W. = The Shipping World. [Hygiene.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Arme u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbefleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Ablürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.





Die Entwicklung des Kriegsrechts im allgemeinen und des Seekriegsrechts im besonderen.

Von Karl v. Stengel, Professor der Rechte.

Vorbemerkung.

Die nachfolgende Abhandlung hat den Zweck, einen Überblick über die Entwicklung des Kriegsrechts im allgemeinen und des Seekriegsrechts im besonderen und im Zusammenhange damit eine gedrängte Darstellung der wichtigsten Grundsätze der gegenwärtig für den Landkrieg sowohl wie für den Seekrieg geltenden Rechtsordnung zu geben. Demgemäß enthält der einleitende erste Abschnitt eine kurze Übersicht über die geschichtliche Entwicklung des Kriegsrechts überhaupt und eine Zusammenstellung der Grundsätze, auf welchen gegenwärtig das Kriegsrecht beruht. Im zweiten Abschnitte ist der wesentliche Inhalt der auf der Haager Friedenskonferenz festgestellten Konvention über die Gesetze und Gebräuche des Landkriegs vom 29. Juli 1899 wiedergegeben, während der dritte Abschnitt eine Darstellung des Seekriegsrechts im allgemeinen bringt. Im Anschlusse daran sind dann in zwei weiteren Abschnitten die Behandlung des Privateigentums im Seekriege, das sogenannte Seebeuterecht und das Recht der Neutralität im Landkriege wie insbesondere im Seekriege eingehender besprochen. In einem letzten Abschnitte ist endlich erörtert, welche Reformen auf dem Gebiete des Kriegsrechts überhaupt und des Seekriegsrechts im besonderen veranlaßt sind und durchführbar erscheinen.

Wie die vorstehende kurze Inhaltsangabe ersehen läßt, ist in der Abhandlung neben der Darstellung des Seekriegsrechts auch in weitem Maße die Rechtsordnung des Landkriegs berücksichtigt. Es ist dies deshalb geschehen, weil vom Standpunkte des Völkerrechts aus der Krieg, mag er Landkrieg oder Seekrieg sein, als ein Mittel gewaltsamer Selbsthilfe der Staaten erscheint, und daher das Seekriegsrecht, wenn es auch in seinen Bestimmungen verschiedene Abweichungen vom Landkriegsrecht zeigt, doch in letzter Linie auf den gleichen Grundlagen und Anschauungen beruht wie das Recht des Landkrieges. Deshalb gilt auch eine Anzahl von Grundsätzen und Bestimmungen in gleicher Weise für den Seekrieg wie für den Landkrieg, wie auch einzelne internationale, zunächst für den Landkrieg getroffene Vereinbarungen wenigstens teilweise auch auf den Seekrieg un-

mittelbare oder doch analoge Anwendung finden können (Haager Kriegsrechtskonvention, Genfer Konvention). Andererseits ist es nun bei gleichmäßiger Behandlung des Landkriegsrechts neben dem Seekriegsrecht möglich, die charakteristischen Unterschiede der beiden Rechtsordnungen scharf hervortreten zu lassen.

Aus diesen Gründen und mit Rücksicht darauf, daß ein jeder Seekrieg durch Landung von Streitkräften in feindlichem Gebiete in einen Landkrieg übergehen kann, erscheint die Kenntnis der Grundsätze und Vorschriften des Landkriegsrechts für den Seeoffizier ebenso notwendig wie für den Offizier des Landheeres.

Schließlich mag nur darauf hingewiesen werden, daß die Abhandlung eine zusammenfassende Darstellung der in einer Anzahl von internationalen Verträgen zerstreuten, auf das Kriegsrecht bezüglichen Grundsätze und Vorschriften enthält, und daher wenigstens zum Zwecke allgemeiner Orientierung nicht unwillkommen sein wird.

I.

Einleitung.

Allgemeiner Überblick über die Entwicklung des Kriegsrechts. — Grundsätze der gegenwärtigen Kriegsrechtsordnung. — Internationale Vereinbarungen über das Kriegsrecht. — Die Genfer Konvention vom 22. August 1864.

Das Kriegsrecht oder die Kriegsmanier (*loi de guerre*) bildet einen Bestandteil der Völkerrechtsordnung, welche die gegenseitigen Beziehungen der voneinander unabhängigen, souveränen Staaten regelt, mögen diese Beziehungen friedlicher oder kriegerischer Natur sein.

Daß die friedlichen Beziehungen der Staaten zueinander durch rechtliche Grundsätze und Vorschriften geregelt sind, wird als selbstverständlich betrachtet werden können; aber auch die rechtliche Ordnung des Krieges ist nicht so auffallend, als es auf den ersten Blick erscheint. War ja doch die Selbsthilfe, die auf den frühesten Stufen staatlicher Entwicklung die gerichtliche Geltendmachung von Rechtsansprüchen ersetzte und ersetzen mußte, durch allgemein anerkannte Regeln und Grundsätze geordnet. Es liegt eben im menschlichen Geiste das Bestreben, alle gegenseitigen Beziehungen der Menschen, selbst wenn sie in der Form der Gewaltanwendung auftreten, einer höheren Norm im Interesse der Gemeinschaft zu unterwerfen, um Ausschreitungen, zu welchen die Rache und die Selbstsucht der einzelnen geneigt sind, möglichst zu verhindern. Begreiflicherweise hat es einer Jahrtausende dauernden Entwicklung bedurft, um, wie das Völkerrecht überhaupt, so namentlich auch das Kriegsrecht auf den gegenwärtigen Stand zu bringen.*)

Die Völker des Altertums, die Orientalen sowohl wie die Griechen und Römer waren bei ihrer Kriegsführung von dem Gedanken beherrscht, daß der Gegner rechtlos sei. Das feindliche Gebiet und dessen Bewohner, auch die friedlichen Weiber und Kinder eingeschlossen, waren der Willkür anheimgegeben. Immerhin finden sich auch in dieser Periode schon Anfänge zu einer Kriegsrechtsordnung, wie z. B. Grundsätze in bezug auf die Kriegserklärung, Unverletzlichkeit der Parlamentäre, Heilighaltung der im Kriege geschlossenen Verträge, Schonung der Tempel der Feinde usw.

*) Lueder in Holtzendorffs „Handbuch des Völkerrechts“, Band IV, Seite 257 ff.

Auch während des ganzen Mittelalters war die Kriegführung noch im höchsten Grade roh und grausam, doch machte sich allmählich eine Wendung zum Besseren geltend. Wie nämlich für das Völkerrecht überhaupt, so war es auch für die Entwicklung des Kriegsrechts von der größten Bedeutung, daß sich die christlichen Staaten als eine Gemeinschaft gleichberechtigter Mitglieder zu betrachten begannen, deren friedliche wie feindliche Beziehungen durch bestimmte, unter dem Einflusse des Christentums entstandene Rechtsgrundzüge geregelt wurden. Die Entwicklung und Ausbildung des Kriegsrechts wurden aber außerdem noch günstig beeinflusst durch das Rittertum und den von ihm gepflegten Geist, während unter der Einwirkung der Kirche die Sitte entstand, die Kirchen, Klöster und ähnliche gottgefällige Anstalten und die zu ihnen gehörigen Personen auch in Krieg und Fehde als unverletzlich zu betrachten. Von der größten Wichtigkeit war es aber, daß im Beginne der Neuzeit die Staatsgewalt sich befestigte und in die Lage kam, in höherem Maße als früher die öffentliche Ordnung aufrechtzuhalten. Damit fanden das rohe Fehderecht und die allgemeine Anwendung der Selbsthilfe ihr Ende, und es entstand der seitdem festgehaltene Grundsatz, daß das Recht, Krieg zu führen, nur der souveränen Staatsgewalt, nicht aber einzelnen Untertanen oder Städten oder Provinzen zustehe.

Im Zusammenhange mit der Befestigung der Staatsgewalt und der Beseitigung des Fehderechts stand es, daß etwa seit dem 16. Jahrhundert dem willkürlichen Schalten und Walten der Heere in Feindesland, dem Beutemachen seitens der einzelnen Krieger, der Rechtlosigkeit der feindlichen Bevölkerung usw. durch staatliche, hauptsächlich im Interesse der Aufrechterhaltung der Mannszucht unter den eignen Truppen erlassene Vorschriften Grenzen gezogen wurden und infolgedessen überhaupt eine geänderte Auffassung von dem, was im Kriege erlaubt sein soll, zum Durchbruch gelangte.

Alle diese Umstände schufen nach und nach die Grundlage für die Ausbildung eines wirklichen, den Anforderungen der Menschlichkeit mehr und mehr entsprechenden Kriegsrechts. Allerdings traten in dieser Entwicklung wiederholt starke Rückschläge ein, namentlich gilt das von der Zeit des 30jährigen Krieges. Andererseits waren der Entwicklung des Kriegsrechts die Verträge förderlich, welche insbesondere seit dem 18. Jahrhundert von einzelnen Staaten zum Zwecke der Milderung der Härten der Kriegführung geschlossen wurden.

Das auf diese Weise im Laufe der letzten Jahrhunderte unter dem Einflusse der fortschreitenden Zivilisation geschaffene Kriegsrecht beruht auf der Auffassung, daß einerseits die Kriegführenden an und für sich alle Mittel anwenden können, die notwendig sind, um den Gegner niederzuzwingen, daß aber andererseits bei der Kriegführung jede unnötige Härte und Grausamkeit vermieden werden soll und die nicht aktiv am Kampfe beteiligte friedliche Bevölkerung der Kriegführenden tunlichst geschont werde.

Dieser Entwicklung entsprechend lassen sich gegenwärtig für die Rechtsordnung des Seekriegs wie des Landkriegs folgende Grundsätze aufstellen: 1. Dem Feinde darf nur so viel Schaden zugefügt werden, als der Zweck des Krieges und die kriegerische Notwendigkeit verlangen. Der Krieg, der nicht mehr wie in früheren Jahrhunderten als der regelmäßige Zustand, sondern als Mittel zur Erreichung eines bestimmten

Zieler und als die Regel des Friedens auch möglichst kurze Zeit unterbrechender Ausnahmezustand betrachtet wird, darf daher nicht in ein willkürliches, vom Kriegszweck nicht gefordertes unnötiges Zerstören und Schädigen irgendwelcher Art ausarten.

2. Im Kriege stehen sich nur die Staaten und deren militärische Macht, die sogenannten Kombattanten, gegenüber, aber nicht die friedlichen Angehörigen der sich bekämpfenden Staaten. Die Privatpersonen sind im Sinne des Kriegsrechts keine Feinde und nicht mehr wie früher rechtlos und jeder Schädigung unterworfen. Vor allen willkürlichen Angriffen auf ihr Leben, ihre körperliche Unversehrtheit, ihre Ehre, ihre Freiheit und ihr Vermögen sind sie grundsätzlich bewahrt. Ausnahmen bestehen nur insofern, als sie denjenigen Zwangsmaßregeln unterliegen, die die Kriegsnotwendigkeit erheischt (Ausweisungen, Einquartierungen, Requisitionen, Zerstörung ihres Eigentums bei Beschießungen und Belagerungen usw.). Auch das Beuterecht ist wenigstens im Landkriege grundsätzlich ausgeschlossen oder doch auf ein sehr geringes Maß eingeschränkt, während allerdings im Seekriege das Privateigentum der Wegnahme durch den Gegner in weitem Umfange unterliegt, wie dies später noch näher darzulegen sein wird.

3. Die militärischen Streitkräfte der Kriegführenden (Heer und Flotte) sind die gegebenen Objekte für Angriff und Vernichtung durch den Gegner. Aber auch bezüglich der Kombattanten besteht keineswegs ein unbedingtes Recht über Leben und Tod; die Tötung Gefangener, die Ausübung überflüssiger Grausamkeiten, das Nichtpardongeben bei Einnahme hartnäckiger verteidigter Festungen usw. ist nicht mehr zulässig. Das moderne Kriegsrecht hat aber sogar die positive Sorge für die feindlichen Kombattanten, wenn sie als Gefangene, Verwundete, Kranke und Schiffbrüchige erscheinen, dann die Schonung und Unverletzlichkeit ihrer Ärzte und Pfleger und der ihnen gewidmeten Sanitätsanstalten vorgeschrieben.

Diese Grundsätze sind in den auf dem Wege des Gewohnheitsrechts entstandenen Vorschriften des Kriegsrechts und der Kriegsmannier zur Geltung gelangt; außerdem liegen dieselben den für das Verhalten der Truppen im Kriege bestimmten Vorschriften der Militärstrafgesetzbücher, der Kriegsartikel und der Disziplinarordnungen für die bewaffnete Macht zugrunde. Endlich beruht auf diesen Grundsätzen eine Anzahl internationaler, die Humanisierung des Krieges bezweckender Vereinbarungen. Die wichtigste dieser Vereinbarungen ist die auf der Haager Konferenz festgestellte Konvention vom 29. Juli 1899, betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges (*Convention concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre*).*)

*) Die sämtlichen auf der Haager Friedenskonferenz vereinbarten Konventionen und Deklarationen, nämlich: 1. *Convention pour le règlement pacifique des conflits internationaux*; 2. *Convention concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre*; 3. *Convention pour l'adoption à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 29 août 1864*; 4. *Déclaration concernant l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux*; 5. *Déclaration concernant l'interdiction de l'emploi des projectiles, qui ont pour but unique de répandre des gaz asphyxiants ou délétères*; 6. *Déclaration concernant l'interdiction de l'emploi des balles, qui s'épanouissent ou s'aplatissent facilement dans le corps humain etc.* — sind im französischen Urtext und in deutscher Übersetzung im Reichsgesetzblatt 1901, S. 393 ff., die Kriegsrechtskonvention S. 423 ff. publiziert. Das Deutsche Reich ist allen Konventionen und Deklarationen beigetreten, während England die drei Deklarationen und die Vereinigten Staaten von Nordamerika die zweite und dritte Deklaration nicht unterzeichnet haben.

Ferner sind zu erwähnen die sogenannte St. Petersburger Konvention vom 11. Dezember 1868, durch welche die Anwendung von Explosivgeschossen, die weniger als 400 Gramm wiegen, für den Land- wie für den Seekrieg verboten ist, und die eine Erweiterung und Ergänzung dieser Konvention enthaltenden drei Deklarationen, welche auf der Haager Konferenz vom Jahre 1899 vereinbart wurden, von denen aber die erste bereits wegen Zeitablaufs wieder außer Kraft getreten ist.

Diese Deklarationen betreffen: 1. ein auf 5 Jahre gültiges Verbot, aus Luftschiffen oder ihn ähnlicher Weise Geschosse oder Explosivstoffe auf den Gegner zu schleudern; 2. ein Verbot der Verwendung von Projektilen, die lediglich den Zweck haben, betäubende und gesundheitsgefährliche Gase (Stickgase) zu verbreiten; 3. ein Verbot der Verwendung der sogenannten Dum=Dum=Geschosse, d. h. von Flintenkugeln, welche sich im menschlichen Körper leicht abplatteln oder ausdehnen, und der mit einem harten Mantel versehenen Geschosse, bei denen aber der Mantel den Kern nicht vollständig bedeckt oder mit Einschnitten versehen ist.

Außerdem ist hervorzuheben die sogenannte Genfer Konvention vom 22. August 1864 über die Verbesserung des Schicksals der verwundeten und kranken Soldaten im Felde,*) welche in den Artikeln 1 bis 3 die Militärspitäler und Ambulanzen, solange in denselben sich Kranke oder Verwundete befinden, dann das gesamte Personal der Spitäler und Ambulanzen, solange es seine Berrichtungen ausübt und Verwundete aufzunehmen und zu verpflegen sind, für unverleglich erklärt; d. h. die angeführten Einrichtungen und Personen dürfen nicht Gegenstand eines feindlichen Angriffs sein, und das Personal darf nicht als kriegsgefangen behandelt werden.**)

Kranke und verwundete Militärpersonen, gleichgültig, welcher Nation sie angehören, müssen nach Artikel 6 der Konvention von den Ambulanzen und Spitälern der Kriegführenden aufgenommen und gepflegt werden. Diejenigen, welche nach erfolgter Heilung als dienstuntauglich zu betrachten sind, müssen in ihren Heimatsstaat zurückgesandt werden. Bei den übrigen kann dies unter der Bedingung geschehen, daß sie während des Krieges nicht neuerlich militärische Dienste leisten. Derartige Transporte einschließlich des sie begleitenden Personals sind ebenfalls unverleglich.

Die Genfer Konvention findet nur auf den Landkrieg Anwendung; eine internationale Konferenz, welche im Oktober 1868 in Genf tagte, hatte zwar verschiedene Zusatzartikel entworfen, welche eine Ausdehnung der Grundsätze der Genfer Konvention auf den Seekrieg bezweckten, eine Ratifikation dieses Entwurfs durch die beteiligten Staaten war jedoch niemals erfolgt. Dagegen gelang es auf der Haager Konferenz, eine Konvention zu vereinbaren, durch welche die Grundsätze der Genfer Konvention mit den durch die Besonderheit des Seekrieges veranlaßten Maßgaben auf den Seekrieg für anwendbar erklärt wurden.

*) Vgl. über die Genfer Konvention: Lueder in Holkenendorffs „Handbuch des Völkerrechts“, Band IV, Seite 290 ff.

***) Dagegen bleibt nach Artikel 4 der Konvention das Material der Militärspitäler dem Beuterechte des Gegners unterworfen. Die diesen Anstalten zugeteilten Ärzte usw. dürfen, wenn sie dieselben verlassen, nur ihr persönliches Eigentum mit sich nehmen. — Artikel 5 der Konvention regelt die Stellung der Bevölkerung, die die Verwundeten unterstützt und denselben Beistand leistet. Die Bestimmung ist aber im höchsten Grade allgemein und praktisch kaum durchführbar. — Ueberhaupt ist eine Revision der Bestimmungen der Genfer Konvention dringend erwünscht.

Auf diese Konvention wird später bei Besprechung des Seekriegesrechts näher einzugehen sein. Ebenso muß die Besprechung der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 auf später verschoben werden, da dieselbe ausschließlich sich auf den Seekrieg bezieht, während die Haager Kriegesrechts-Konvention ausschließlich den Landkrieg zum Gegenstande hat. Man hat auf der Haager Konferenz abichtlich eine Regelung des Seekriegesrechts nicht in Angriff genommen und hat es sorgfältig vermieden, Fragen zu regeln, welche ausschließlich in das Gebiet des Seekriegesrechts gehören, da keine Aussicht bestand, über diese Fragen eine Einigung zu erzielen, und namentlich über die Behandlung des feindlichen Privateigentums im Seekriege die Ansichten unter den hauptsächlich beteiligten Seemächten sehr erheblich auseinandergingen.

Gegenwärtige Abhandlung soll sich allerdings in erster Linie mit der Rechtsordnung des Seekrieges beschäftigen. Trotzdem erscheint es angezeigt, auf den Inhalt der Haager Kriegesrechts-Konvention etwas genauer einzugehen, einmal schon deshalb, weil sie als der Ausdruck der gegenwärtigen, bezüglich des Kriegesrechts überhaupt geltenden Rechtsanschauungen sich darstellt, und dann auch aus dem Grunde, weil verschiedene Bestimmungen derselben unmittelbar oder doch wenigstens analoge Anwendung auch im Seekriege zulassen.

II.

Die Haager Konvention über die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges vom 29. Juli 1899.

Die Kriegführenden. — Die Kriegsgefangenen. — Die zulässigen und die unzulässigen Kriegsmittel, Beschiehungen, Belagerungen. — Die Behandlung der Spione. — Die Parlamentäre. — Kapitulationen, Waffenstillstand und Waffenruhe. — Stellung der militärischen Autorität im besetzten, feindlichen Gebiete. — Die in neutralem Gebiete internierten Streikräfte der Kriegführenden. — Verteilung der Haager Kriegesrechtskonvention. — Geltungsbereich der Konvention.

Die Haager Kriegesrechts-Konvention ist das schließliche Ergebnis der auf eine Kodifikation des Kriegesrechts abzielenden Bestrebungen, welche in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts zuerst in der Theorie auftraten, aber auch von seiten der Praxis Anerkennung fanden. Infolgedessen war bereits im Sommer 1874 auf Veranlassung der russischen Regierung eine Konferenz von Diplomaten, höheren Militärs und Rechtsverständigen in Brüssel zusammengetreten und hatte sich über einen 56 Artikel enthaltenden Entwurf einer internationalen Deklaration über die Kriegsgebräuche — die sogenannte Brüsseler Deklaration — geeinigt. Da jedoch die Ratifikation seitens der beteiligten Staaten nicht erfolgte, war die Arbeit zunächst ergebnislos geblieben.

Auf Vorschlag der russischen Regierung ging man aber auf der Haager Konferenz an eine Revision der sogenannten Brüsseler Deklaration. Nach ziemlich langwierigen und eingehenden Verhandlungen kam auch die Umarbeitung in der Weise zustande, daß der Entwurf einer ganz neuen, vom Brüsseler Entwurfe in einzelnen Punkten ziemlich erheblich abweichenden Konvention festgestellt wurde, welche auch von sämtlichen, auf der Konferenz vertreten gewesenen Regierungen unterzeichnet und ratifiziert worden ist.

Die Haager Kriegesrechts-Konvention besteht aus der eigentlichen, nur fünf Artikel enthaltenden Konvention und dem 60 Artikel enthaltenden Reglement über die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges. In Artikel 1 der Konvention ist gesagt, daß

die Signatarmächte sich verpflichten, ihren Landheeren Verhaltensmaßregeln zu geben, welche dem beigegeführten Reglement entsprechen, während Artikel 2 bestimmt, daß das Reglement nur Anwendung findet bei Kriegen unter den Signatarmächten, und die übrigen drei Artikel von der Ratifikation und der Kündigung der Konvention sowie dem nachträglichen Beitritte dritter Staaten handeln.

Das Reglement selbst zerfällt in vier Abschnitte. Im ersten Kapitel des ersten, von den Kriegführenden (belligérants) handelnden Abschnitts ist bestimmt, daß die Kriegsgeetze nicht bloß auf die eigentliche Armee, sondern auch auf die Milizen und selbst die Freikorps Anwendung finden, sofern die letzteren gewissen, in Artikel 1 aufgeführten Voraussetzungen (verantwortliche Führer, offenes Tragen der Waffen, auf Entfernung erkennbare Abzeichen, Beobachtung der Kriegsgeetze) entsprechen, und daß auch die bei der bewaffneten Macht befindlichen Nichtkombattanten im Falle der Gefangennahme als Kriegsgefangene behandelt werden müssen. Weiter ist in Artikel 2 die in mancher Hinsicht bedenkliche Bestimmung enthalten, daß die Bevölkerung eines noch nicht besetzten Gebietes, welche bei Annäherung des Feindes die Waffen ergreift, um die eindringenden Truppen zu bekämpfen, aber nicht Zeit gehabt hat, sich in Gemäßheit der Vorschriften des Artikel 1 militärisch zu organisieren, trotzdem als Bestandteil der bewaffneten Macht betrachtet werden soll, wenn sie die Geetze und Gebräuche des Krieges beobachtet.

Im zweiten Kapitel sind sehr ins einzelne gehende Vorschriften über die rechtliche Stellung der Kriegsgefangenen und deren Behandlung durch die Macht, in deren Gewalt sie sich befinden, getroffen, Vorschriften, die alle den Zweck haben, das Los der Gefangenen tunlichst zu erleichtern und eine unmenschliche und grausame Behandlung derselben zu verhindern.

Das dritte, nur einen einzigen Artikel enthaltende Kapitel nimmt bezüglich der Verwundeten und Kranken lediglich auf die Verpflichtungen Bezug, welche die Genfer Konvention vom 22. August 1864 den Kriegführenden auferlegt.

Von besonderer Wichtigkeit ist der zweite Abschnitt, der von den Feindseligkeiten (hostilités) handelt und dessen erstes Kapitel sich mit den Mitteln, dem Feinde zu schaden, den Beschießungen und Belagerungen beschäftigt. In Artikel 22 ist der Grundsatz an die Spitze gestellt, daß die Kriegführenden keine unbeschränkte Freiheit in der Wahl der Mittel haben, dem Feinde zu schaden. Im Anschluß daran ist in Artikel 23, abgesehen von den in besonderen Vereinbarungen enthaltenen Vorschriften, verboten: 1. die Anwendung von Gift und vergifteten Waffen; 2. die meuchlerische Tötung oder Verwundung von Angehörigen der feindlichen Nation oder Armee; 3. die Tötung oder Verwundung eines die Waffen streckenden oder wehrlosen Feindes, der sich auf Gnade und Ungnade ergeben hat; 4. die Erklärung, daß kein Pardon gegeben werde; 5. der Gebrauch von Waffen, Geschossen oder Stoffen, die geeignet sind, unnötigerweise Leiden zu verursachen; 6. der Mißbrauch der Parlamentärsflagge, der Nationalflagge oder der militärischen Abzeichen und der Uniform des Feindes, sowie der besonderen Abzeichen der Genfer Konvention; 7. die Zerstörung und Wegnahme feindlichen Privateigentums, es sei denn, daß die Gebote des Krieges dies dringend erheischen. Dagegen sind nach Artikel 24 Kriegslisten und der Gebrauch der notwendigen Mittel, um sich über den Feind und das Gelände Nachrichten zu verschaffen, gestattet.

Verboten ist auch nach Artikel 25 die Beschießung unverteidigter Städte, Ortschaften, Wohnungen oder Gebäude.

Wird ein Ort angegriffen, so soll nach Artikel 26 der Befehlshaber der Belagerungstruppen, den Fall eines Sturmangriffs ausgenommen, alles tun, soweit es in seinen Kräften liegt, um die Ortsobrigkeit zu benachrichtigen.

Bei Belagerungen und Beschießungen sind alle Maßregeln zu treffen, um die dem Gottesdienst, den Künsten, den Wissenschaften und der Wohltätigkeit gewidmeten Gebäude, dann die Spitäler und Plätze, wo Kranke und Verwundete sich aufhalten, möglichst zu verschonen, vorausgesetzt, daß dieselben nicht gleichzeitig militärischen Zwecken dienen. Andererseits sind die Belagerten verpflichtet, diese Gebäulichkeiten und Plätze kenntlich zu machen (Artikel 27).

Auch eine im Sturme genommene Stadt oder Ortschaft darf nicht der Plünderung überliefert werden (Artikel 28).

Belegentlich der Festsetzung des Artikels 25 wurde die Frage aufgeworfen, wie es mit der Beschießung von offenen Häfen und Küstenstrecken von der Seeite her zu halten sei. Von der Annahme ausgehend, daß es sich hier um eine jedenfalls nicht ausschließlich in das Gebiet des Landkrieges fallende Maßregel handle, hielt sich die Konferenz nicht für zuständig, diese Frage zu regeln, sprach jedoch den Wunsch aus, daß dieselbe auf einer neuen Konferenz erörtert werde.

In dem die rechtliche Stellung der Spione regelnden zweiten Kapitel dieses Abschnitts ist zunächst (Artikel 29) gesagt, daß als Spion nur betrachtet werden kann, wer heimlich oder unter falschen Vorwänden (*prétextes*) in dem Operationsgebiet eines Kriegführenden Nachrichten sammelt oder zu sammeln sucht in der Absicht, dieselben dem Gegner mitzuteilen. Dagegen gelten nicht als Spione: 1. Militärpersonen, die nicht vermunmt, also in Uniform, in den Operationsbereich der feindlichen Armee eingedrungen sind, um Nachrichten zu sammeln; 2. Militärs und Nichtmilitärs, welche beauftragt, Depeschen, sei es der eignen, sei es der feindlichen Armee zuzustellen, ihren Auftrag offen ausführen; 3. das gleiche gilt von Personen, die in Luftschiffen gesendet werden, um Depeschen zu überbringen oder überhaupt die Verbindung zwischen verschiedenen Teilen einer Armee oder eines Landes aufrechtzuerhalten. Der auf frischer Tat ergriffene Spion kann nicht ohne vorausgegangenes Urteil bestraft werden. Ein Spion, der wieder zu seiner Armee zurückgekehrt ist, später aber vom Feinde gefangen genommen wird, ist als Kriegsgefangener zu behandeln und kann für seine früheren Handlungen als Spion nicht verantwortlich gemacht werden (Artikel 30/31).

Als Parlamentär ist nach dem dritten Kapitel (Artikel 32) zu betrachten, wer von einem der Kriegführenden ermächtigt ist, mit der Gegenpartei Verhandlungen anzuknüpfen und sich zu diesem Zweck mit der weißen Flagge zeigt. Er ist unverletzlich ebenso wie der ihn begleitende Trompeter, Hornist oder Trommler, Fahnen-träger und Dolmetscher. Der Befehlshaber, dem ein Parlamentär zugesendet worden ist, ist nicht verpflichtet, ihn unter allen Umständen zu empfangen. Er kann auch alle Maßregeln ergreifen, um den Parlamentär zu hindern, seine Sendung zur Einziehung von Erkundigungen zu benutzen. Im Falle eines vorgefallenen Mißbrauchs kann der Befehlshaber den Parlamentär eine Zeitlang zurückhalten. Der Parlamentär verliert sein Recht auf Unverletzlichkeit, sobald ihm durch unwiderlegliche Tatsachen nachgewiesen

ist, daß er seine privilegierte Stellung dazu benutzt hat, um eine Verrätereie zu veranlassen oder selbst zu begehen (Artikel 33/34).

Bezüglich der im vierten Kapitel erwähnten Kapitulationen heißt es lediglich, daß bei deren Abschluß auf die Grundsätze der militärischen Ehre Rücksicht zu nehmen ist, und daß sie von beiden Teilen gewissenhaft ausgeführt werden müssen.

Ausführlichere Bestimmung enthält das fünfte Kapitel (Artikel 36 bis 41) über den Waffenstillstand, durch welchen die kriegerischen Operationen auf Grund einer Vereinbarung der Kriegsparteien zeitweilig ausgesetzt werden und der von allgemeiner oder örtlicher und von bestimmter oder unbestimmter Dauer sein kann. Jede schwere Verletzung des Waffenstillstandes gibt dem Gegner das Recht, denselben zu kündigen und in dringenden Fällen sogar die Feindseligkeiten sofort wieder zu beginnen. Ist die Verletzung durch aus eigenem Antriebe handelnde Privatpersonen erfolgt, so gibt dieselbe nur das Recht, die Bestrafung des Schuldigen und gegebenenfalls eine Entschädigung für den erlittenen Schaden zu verlangen.

Sehr eingehende Vorschriften enthält der dritte Abschnitt (Artikel 42 bis 56) über die Stellung der militärischen Autorität in besetztem feindlichen Gebiet. Da in diesem Gebiet die Autorität der gesetzlichen Staatsgewalt tatsächlich auf den Okkupanten übergegangen ist, hat dieser alle Maßregeln zu ergreifen, um tunlichst die Ordnung und den regelmäßigen Gang der öffentlichen Angelegenheiten zu sichern bzw. widerherzustellen und dabei, Notfälle ausgenommen, die bestehenden Gesetze aufrechtzuerhalten. Im einzelnen ist verboten, die Bevölkerung des besetzten Gebietes zu zwingen, an den militärischen Operationen gegen ihr eigenes Land teilzunehmen oder der feindlichen Macht den Treueid zu leisten. Die Ehre und die Rechte der Familie, das Leben und das Privateigentum, das nicht konfisziert werden darf, ebenso die religiösen Überzeugungen und die gottesdienstlichen Handlungen sollen respektiert werden. Die Plünderung ist unterjagt (Artikel 43 bis 47).

Weitere Vorschriften beziehen sich auf die Erhebung von öffentlichen Abgaben und Kontributionen, die Anordnung von Requisitionen in dem besetzten Gebiete, die Benutzung des in demselben belegenen öffentlichen Vermögens u. dgl.

Hervorzuheben ist, daß nach Artikel 53 das Besatzungsheer mit Beschlagnahme belegen kann: das Bargeld und die Wertbestände des Staates sowie die dem Staate zustehenden eintreibbaren Forderungen, die Waffenniederlagen, Beförderungsmittel, Vorrathshäuser und Lebensmittelvorräte, sowie überhaupt alles dem Staate gehörende bewegliche Eigentum, das geeignet erscheint, den Kriegsunternehmungen zu dienen. Das gleiche gilt von dem Eisenbahnmaterial, den Landtelegraphen, den Fernsprechanlagen, den Dampfschiffen und anderen Fahrzeugen — soweit hier nicht die Vorschriften des Seerechts Platz greifen —, von den Waffenniederlagen und überhaupt von jeder Art Kriegsmunition, und zwar auch dann, wenn alle diese zu Kriegsunternehmungen dienenden Gegenstände Gesellschaften oder Privatpersonen gehören. Dieselben müssen jedoch, wenn diese Voraussetzung gegeben ist, zurückerstattet werden, und bleibt die Regelung der Entschädigungsfrage bei Abschluß des Friedens vorbehalten.

Der Staat, von dem die Besetzung ausgeht, soll sich nur als Verwalter und Nutznießer der öffentlichen Gebäude, Liegenschaften, Wälder und landwirtschaftlichen Anlagen betrachten, die dem feindlichen Staate gehören und in dem besetzten Gebiete

liegen. Er ist daher verpflichtet, den Grundstock dieser Güter zu erhalten und sie nach den Regeln des Nießbrauchs zu verwalten (Artikel 55). Das Eigentum der Gemeinden und der dem Gottesdienst, der Wohltätigkeit, dem Unterricht, der Kunst und Wissenschaft gewidmeten Anstalten, auch wenn sie dem Staate gehören, ist als Privateigentum zu behandeln. Jede absichtliche Entfernung, Zerstörung oder Beschädigung von derartigen Gebäuden, von geschichtlichen Denkmälern oder von Werken der Kunst und Wissenschaft ist verboten und soll geahndet werden (Artikel 56).

Da der okkupierende Staat in dem von seinen Streitkräften besetzten Gebiet die tatsächliche Macht besitzt, nach seinem Ermessen zu verfahren, so sind die im Vorstehenden aufgeführten Bestimmungen als Beschränkungen dieser tatsächlichen Macht gedacht. Ob dieselben in der Praxis immer beobachtet werden können, ist freilich eine andere Frage, zumal die Notwendigkeit des Krieges in allen Fällen ein Abgehen von diesen Regeln entschuldigt.

Von Wichtigkeit ist ferner der vierte Abschnitt (Artikel 57 bis 60) über die von neutralen Staaten internierten Streitkräfte der Kriegführenden und die von ihnen aufgenommenen Verwundeten. Nach Artikel 57 muß der neutrale Staat, der auf seinem Gebiet Truppen der Kriegsparteien aufnimmt, dieselben tunlichst entfernt vom Kriegsschauplatz internieren, und zwar kann er sie in einem Lager festhalten oder selbst in Festungen oder in zu diesem Zwecke hergerichteten Orten einschließen. Die Offiziere können in Freiheit belassen werden, wenn sie ihr Ehrenwort geben, das neutrale Gebiet ohne Genehmigung nicht zu verlassen. Der neutrale Staat muß vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen den Internierten Nahrung, Kleidung und die sonstigen durch die Menschlichkeit gebotenen Bedürfnisse gewähren unter Vorbehalt des nach dem Kriege zu gewährenden Ersatzes für die gemachten Aufwendungen. Der neutrale Staat kann den Durchzug von Verwundeten und Kranken der kriegführenden Heere durch sein Gebiet gestatten unter dem Vorbehalt, daß die zur Beförderung benutzten Züge weder Kriegspersonal noch Kriegsmaterial mit sich führen. In diesem Falle muß der neutrale Staat die nötigen Sicherheits- und Kontrollmaßregeln treffen. Die der Gegenpartei angehörenden Verwundeten und Kranken, die von einer der Kriegsparteien auf neutrales Gebiet gebracht werden, sind von dem neutralen Staat derart zu bewachen, daß sie nicht von neuem an den Kriegsunternehmungen teilnehmen können. Der neutrale Staat hat gegenüber den ihm anvertrauten Verwundeten und Kranken des anderen Heeres die gleichen Verpflichtungen. Die Genfer Konvention gilt auch für die im neutralen Gebiete untergebrachten Kranken und Verwundeten.

Es ist nicht zu verkennen, daß manche Bestimmungen der Haager Kriegesrechtskonvention bezw. des einen integrierenden Bestandteil derselben bildenden Reglements unzweckmäßig sind, weil sie zu sehr ins einzelne gehende Anordnungen enthalten, die in der Praxis des Krieges schwer zu beobachten sind, und daß andere Artikel den Verhältnissen und Bedürfnissen des Krieges nicht genügend Rechnung tragen oder auf unklaren Gefühlen und Anschauungen beruhen und deshalb geradezu als bedenklich erscheinen, wie z. B. der die sogenannte *Levée en masse* zulassende Artikel 2 des Reglements. Im übrigen ist aber anzuerkennen, daß die Konvention, welche in der Hauptsache ja lediglich das bereits geltende Kriegesrecht kodifiziert hat, im allgemeinen zweckentsprechende Bestimmungen enthält, und daß auch diejenigen neuen Bestimmungen,

die eine weitere Humanisierung des Kriegsrechts bezwecken, im wesentlichen zu billigen sind. Denn je unwahrscheinlicher die gänzliche Beseitigung des Krieges ist, umso mehr sind Maßnahmen zu begrüßen, die den Zweck haben, die Kriegführung so weit human zu gestalten, als dies mit den Zwecken des Krieges vereinbar ist.

Die Haager Konvention gilt, wie bereits mehrfach hervorgehoben, zunächst bloß für den Landkrieg; es kann jedoch wohl keinem Zweifel unterliegen, daß ein großer Teil ihrer Bestimmungen auch im Seekriege unmittelbare oder doch analoge Anwendung finden kann, und zwar schon deshalb, weil in der Haager Konvention die gegenwärtig in der völkerrechtlichen Gemeinschaft geltende Auffassung vom Kriegsrecht zum Ausdruck gelangt ist, und auch aus dem Grunde, weil bei verschiedenen Verhältnissen und Einrichtungen zwischen Seekrieg und Landkrieg kein Unterschied besteht. Zu den unmittelbar oder doch analog im Seekrieg anwendbaren Bestimmungen werden zu rechnen sein: die Vorschriften über die Behandlung der Gefangenen, die Bestimmungen über die verbotenen Kriegsmittel, über die Parlamentäre, über die Spione, über die Behandlung der in einem neutralen Staate internierten Streitkräfte der Kriegsparteien usw. Geht der Seekrieg durch Landung von Streitkräften in feindlichem Gebiete in einen Landkrieg über, so ist es selbstverständlich, daß auf die Unternehmungen der gelandeten Truppen die Vorschriften der Haager Konvention unmittelbar Anwendung zu finden haben.

Insofern die Haager Kriegsrechts-Konvention keine Bestimmungen enthält, sind die Vorschriften und Grundsätze in Kraft geblieben, die bereits früher auf dem Wege gewohnheitsrechtlicher Bildung entstanden sind, wie bezüglich der Frage, ob eine Kriegserklärung notwendig ist, bezüglich der Wirkungen des Kriegsbeginns und Kriegszustandes der gegenseitigen Beziehungen der Kriegsparteien und zu den Neutralen usw. Es gilt dies selbstverständlich sowohl für die Rechtsordnung des Seekrieges wie des Landkrieges.

In Artikel 2 der Haager Konvention ist bestimmt, daß die Vorschriften des „Reglements“ für die Signatarmächte nur bindend sind im Falle eines Krieges zwischen zweien oder mehreren von ihnen, und daß dieselben aufhören, verbindlich zu sein, sobald sich in einem Kriege zwischen Vertragsmächten eine Nichtvertragsmacht einer der Kriegsparteien anschließt. In Artikel 5 ist ferner jeder Signatarmacht ein Kündigungsrecht eingeräumt.

Diese Bestimmungen erscheinen von dem Standpunkte aus als selbstverständlich, daß die Konvention ein Vertrag ist, da an die Bestimmungen eines Vertrags nur die Vertragsteile gebunden sind und grundsätzlich den Vertragsteilen ein Rücktrittsrecht vom Vertrage zustehen muß.

Dagegen ist zu berücksichtigen, daß es sich bei derartigen Konventionen wie der Genfer Konvention, der Petersburger Deklaration, der Pariser Seerechtsdeklaration dem auf dem Wiener Kongreß ausgesprochenen Verbote des Sklavenhandels usw. nicht bloß um die Begründung von Rechtsverhältnissen unter den Kontrahenten handelt, wie dies z. B. bei Auslieferungs- oder Zollverträgen der Fall ist, sondern daß der Zweck solcher Abmachungen dahin geht, Rechtsätze zu schaffen, die für alle Staaten verbindliche Kraft haben sollen. Trotz des in solchen Konventionen den Signatarmächten eingeräumten Kündigungsrechts ist daher in der Regel an einen wirklichen Gebrauch dieses

Rechts nicht zu denken. Im Gegentheil ist anzunehmen, daß die in solchen Konventionen aufgestellten Rechtsätze nach und nach auch von denjenigen Staaten anerkannt und angenommen werden, welche den Konventionen zunächst nicht beigetreten sind. Auf diese Weise werden solche Rechtsätze Bestandteil der Völkerrechtsordnung, wie z. B. das Verbot des Sklavenhandels, und sind dann ohne weiteres für jeden der völkerrechtlichen Gemeinschaft angehörenden Staat bindend.

Die Regeln des Kriegsrechts finden an und für sich nur auf Kriege Anwendung, die zwischen der völkerrechtlichen Gemeinschaft angehörigen Staaten geführt werden. Kriege mit wilden und unzivilisierten Völkern sind keine bella sollemnia, die unter der Rechtsordnung des europäischen Völkerrechts stehen. Daß die wilden Völkerschaften das europäische Kriegsrecht nicht beachten, ergibt sich schon daraus, weil sie es gar nicht kennen. Aber auch der zivilisierte Staat, der mit einer solchen Völkerschaft in einem sogenannten Kolonialkrieg im Kampfe liegt, ist nicht verpflichtet und vielfach gar nicht in der Lage, die Grundsätze des europäischen Kriegsrechts in jeder Beziehung zu beachten. Ganz abgesehen davon, daß diese Beobachtung die hier fehlende Gegenseitigkeit voraussetzt, kann es zum Zwecke der Bestrafung verübter Grausamkeiten oder zur Brechung hartnäckigen Widerstandes solchen Völkerschaften gegenüber, denen nur die überlegene Gewalt Eindruck macht, notwendig sein, zu Zwangsmaßregeln zu greifen, welche bei Kriegen unter zivilisierten Staaten nicht zulässig erscheinen. Allein auch in solchen Fällen wird ein zivilisierter Staat bestrebt sein, möglichst Maß zu halten und dafür sorgen, daß seine Truppen bei derartigen Kämpfen von den humanen Grundsätzen des modernen Kriegsrechts möglichst wenig abweichen, während es andererseits lächerlich wäre, bei solchen Gelegenheiten die Vorschriften der Haager Kriegsrechts-Konvention über Kontributionen und Requisitionen usw. genau zu beobachten.

III.

Das Seekriegsrecht.

Schauplatz des Seekriegs. — Zulässigkeit der Legung sogenannter schwimmender Minen auf hoher See. — Behandlung der unterseeischen, im offenen Meere liegenden Kabel. — Die Kriegsmittel des Seekriegs: Flotte, Raper, freiwillige Seewehr, Hilfskreuzer usw. — Anwendbarkeit von Bestimmungen der Haager Kriegsrechtskonvention, der Haager Deklarationen und der Petersburger Deklaration vom 11. Dezember 1868 auf den Seekrieg. — Die Haager Konvention vom 29. Juli 1899 über die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention auf den Seekrieg. — Die Blockade, Kriegsblockade, Friedensblockade. — Embargo; Angarien.

Was die Rechtsordnung des Seekrieges anlangt, so ist hervorzuheben, daß sich der Seekrieg vom Landkrieg vor allem durch den Kriegsschauplatz und die Kriegsmittel unterscheidet und daß sich daraus sehr erhebliche Verschiedenheiten des Seekriegsrechts vom Landkriegsrecht ergeben.

Während Schauplatz des Landkrieges nur das Gebiet der Kriegsparteien sein kann, der Kriegsschauplatz daher ein begrenzter ist, spielt sich der Seekrieg nicht bloß im Wassergebiet der Kriegführenden, sondern auch auf offener See, also auf staatlosem Gebiet ab. Nun ist allerdings die offene See der Herrschaft keines Staates unterworfen, sie ist aber gerade deshalb die allen Staaten und Nationen zur Verfügung stehende allgemeine Verkehrsstraße und als solche res omnium communis, daher in gewissem Sinne Gemeingut der ganzen Menschheit. Es wirft sich deshalb die Frage

auf, ob die Kriegführenden das Recht haben, die offene See in einem Maße und einem Umfange zu ihren kriegerischen Operationen zu benützen, daß dadurch die neutrale Schifffahrt und Fischerei gefährdet und beeinträchtigt wird. In dieser Beziehung ist es zunächst wohl außer Zweifel, daß eine Seeschlacht oder ein Kampf einzelner Kriegsschiffe miteinander an jeder Stelle der offenen See stattfinden kann, selbst wenn dadurch neutrale Handelsschiffe zeitweilig aus ihrem regelmäßigen Kurse abgelenkt werden sollten.

Nicht so einfach ist die Frage zu beantworten, ob die Kriegsparteien befugt sind, an beliebigen Stellen des Meeres schwimmende Minen auszustreuen, um durch dieselben die die betreffenden Stellen passierenden feindlichen Kriegsschiffe zu beschädigen bezw. zu vernichten. Selbstverständlicherweise werden derartige Maßregeln zunächst nur auf dem Kriegsschauplatz, der ja auch im Seekriege im allgemeinen ein begrenzter sein wird, und in dessen Nähe, namentlich in der Nähe der feindlichen Küste, ergriffen werden. In einem Kriege, wie dem russisch-japanischen, können aber derartige Maßregeln schon in weiter Ferne vom eigentlichen Kriegsschauplatze veranlaßt sein.

Daß in dem einen wie dem anderen Falle die neutrale Schifffahrt in größerem oder geringerem Grade gefährdet sein wird, ist klar. Trotzdem wird man grundsätzlich den Kriegführenden das Recht zu solchen Maßregeln nicht absprechen können. Ist die hohe See für den Seekrieg das Kriegsfeld, so muß den Kriegführenden gestattet sein, auf derselben nicht bloß ihre Schlachten auszufechten, sondern auch Maßregeln zu ergreifen, welche geeignet sind, den Gegner zu beschädigen. Daß dadurch der neutrale Handel geschädigt wird, kann an und für sich nicht in Betracht kommen. Qui jure suo utitur, neminem laedit. Bei jedem Kriege können die Neutralen wirtschaftlich geschädigt werden, und namentlich können sich bei einem Seekriege unter Umständen sehr erhebliche Schädigungen für den neutralen Handel ergeben, weil den Kriegführenden das Anhaltungs- und Durchsuchungsrecht auch neutralen Schiffen gegenüber zusteht, und insbesondere eine jede Blockade den neutralen Handel in sehr empfindlicher Weise zu schädigen geeignet ist.

Es wird auch schwer möglich sein, Bestimmungen zu treffen, nach welchen das Legen von Minen nur in gewissen Teilen des Meeres zulässig, in anderen, in welchen hauptsächlich die Handelsschiffe ihren Kurs haben, verboten ist, da das Kriegsfeld des Seekrieges die ganze hohe See ist, und die Kriegsparteien Anlaß haben können, gerade in den stark von Handelsschiffen befahrenen Meeresteilen Maßregeln zur Schädigung ihres Gegners zu treffen.

Ebensowenig läßt sich eine Entschädigungspflicht der Kriegführenden aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen begründen, wenn durch von ihren Flotten gelegte Minen Handelsschiffe vernichtet oder beschädigt werden. Haben die Kriegführenden das Recht, die offene See als Kriegsfeld zu benutzen, so können sie für den durch ihre kriegerischen Operationen auf hoher See Dritten zugefügten Schaden nicht verantwortlich gemacht werden. So wenig die Kriegführenden für den Schaden aufzukommen haben, der Neutralen durch eine Blockade zugeht, ebensowenig sind sie ersatzpflichtig für die Schädigung, welche der neutrale Handel durch auf offener See bezw. im Wassergebiete der Kriegführenden selbst gelegte Minen erleidet. Die Kriegsschäden erscheinen, auch wenn Neutrale durch dieselben betroffen sind, eben als durch höhere Gewalt veranlaßt

Unglücksfälle, für welche aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ein Ersatzanspruch nicht begründet werden kann. Anders würde natürlich die Sache liegen, wenn die Kriegführenden in neutralen Gewässern Minen legen würden; in solchen Fällen läge eine widerrechtliche Handlung vor, aus welcher allerdings ein Entschädigungsanspruch entstehen könnte.

Eine weitere, hier kurz zu besprechende Frage betrifft die unterseeischen, im offenen Meere liegenden Kabel. Daß solche Kabel, die im Eigentum der Kriegführenden Staaten oder auch ihrer Angehörigen stehen und die Kriegführenden Staaten miteinander oder mit neutralen Staaten verbinden, mit Beschlagnahme belegt und für den Verkehr gesperrt, unter Umständen selbst vernichtet werden können, wird schwerlich zu bestreiten sein. Dagegen ist es fraglich, ob die Kriegführenden in gleicher Weise auch über Kabel verfügen können, die zwei neutrale Staaten verbinden. Auf der einen Seite kann man sagen, daß in der Sperrung oder Beschädigung bezw. Vernichtung eines solchen Kabels ein Eingriff in die Rechte und Interessen der Neutralen liegt. Andererseits ist jedoch zu berücksichtigen, daß ein solcher Eingriff auch bei der Beschlagnahme und Wegnahme von Konterbande gegeben ist und daß durch die Beförderung von auf die Kriegsoperationen bezüglichen Nachrichten mittels eines solchen Kabels die Kriegsparteien ebenso unterstützt werden können, wie durch Zufuhr von Waffen und sonstiger Konterbande.

Diese Erwägungen waren es wohl, welche das Institut für internationales Recht veranlaßten, sich dafür auszusprechen, daß auch unterseeische, zwei neutrale Staaten verbindende Kabel der Verfügung der Kriegführenden unterliegen, daß jedoch, wenn kriegerische Operationen die Unterbrechung des Telegraphenverkehrs gebieten, die Kriegführenden sich auf die notwendigen Maßregeln zu beschränken haben, um den Gebrauch des Telegraphen zu verhindern, und sie verpflichtet sind, nach Einstellung der Feindseligkeiten den Verkehr freizugeben bezw. den Telegraphen wieder in brauchbaren Zustand herzustellen.*)

Wenn man sich auf den Standpunkt stellt, daß der neutrale Verkehr möglichst unbelästigt bleiben soll, wird man es für richtiger halten, daß zwar Kabel und Telegraphen zwischen neutralem und feindlichem Gebiete der Kontrolle und Zerstörung unterliegen, daß aber Kabel- und Telegraphenverbindungen, deren beide Endpunkte in neutralem Gebiete liegen, nicht vernichtet werden dürfen, und daß natürlich im Land- und Seegebiet eines neutralen oder neutralisierten Staates ein Eingriff in den Kabel- und Telegraphenbetrieb ausgeschlossen ist.

Ein weiterer Unterschied des Seekrieges vom Landkrieg liegt in den Kriegsmitteln. Als solche erscheinen für den Seekrieg die Flotte und die Küstenbefestigungen mit ihrer Besatzung und gesamten Ausrüstung. Dagegen fehlen im Seekrieg im allgemeinen die sogenannten relativen Mittel des Landkrieges, d. h. Einrichtungen, welche wie Straßen und Eisenbahnen zunächst nicht für kriegerische Zwecke bestimmt sind,

*) „Annuaire de l'Institut du droit international“, III—IV, Seite 351 ff. Einen praktischen Erfolg hat übrigens dieser Beschluß nicht gehabt. Dagegen wurde am 14. März 1884 zu Paris eine internationale Konvention zum Schutze der unterseeischen Kabel in Friedenszeiten vereinbart. Vgl. Ulmann, „Völkerrecht“, Seite 213; — H. Hennig, „Kriegsrecht und Seekabel“, in der „Nation“, 22. Jahrgang, Nr. 11, Seite 164 ff.

aber für den Krieg und einzelne kriegerische Unternehmungen von großer Bedeutung werden können. Alle Mittel des Seekrieges sind mit wenig Ausnahmen absolut, d. h. sie haben nur den Zweck, zum Angriff auf den Feind und zur Verteidigung gegen denselben verwendet zu werden.

Das wichtigste Kriegsmittel ist natürlich die Flotte, welche aus einer Anzahl von Kriegsschiffen besteht, d. h. militärischen Befehlshabern unterstellten, mit militärisch organisierter Besatzung versehenen, entsprechend bewaffneten und ausgerüsteten Schiffen, die durch Flagge und Wimpel gekennzeichnet sind. Außerdem gehören zur Flotte auch noch andere Schiffe, wie Transportschiffe, Spitalschiffe usw., welche als Hilfschiffe bezeichnet werden können.

Neben der eigentlichen Kriegsmarine bildeten in früheren Seekriegen einen besonderen und bis zu einem gewissen Grade recht bedeutsamen Bestandteil der See-
streitkräfte die Raper. Es waren dies von Privaten ausgerüstete und im Privateigentum stehende Schiffe, deren Besitzern von den Kriegsführenden die Ermächtigung (Kommission) gegeben war, feindliche Handelsschiffe gegen Einräumung eines Anteils an der Beute, d. h. am Werte der zugunsten des betreffenden Staates weggenommenen Schiffe und Waren, zu beschlagnahmen und durch das zuständige Preisengericht des Nehmestaates als gute Preise erklären zu lassen. Die Einrichtung der Raper, welche unter der Flagge des kommittierenden Staates fuhren und dessen Kriegsgefeßen unterstanden, also einen Bestandteil seiner Kriegsmacht bildeten, hatte darin ihren Grund, daß im Seekriege nicht wie im Landkriege das Privateigentum der Angehörigen der Kriegsführenden grundsätzlich unverleglich ist, sondern jedes feindliche Handelsschiff dem Beuterecht des Gegners unterliegt. Es ist daher begreiflich, daß im Zusammenhang mit den auf Abschaffung oder Beschränkung des Beuterechts im Seekriege gerichteten Bestrebungen in der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 die Abschaffung der Raperei ausgesprochen wurde (Art. 2 „la course est abolie“). Allerdings haben sich mehrere Staaten, wie z. B. die Union und Spanien aus verschiedenen Gründen der Vereinbarung nicht angeschlossen, so daß also in Kriegen, bei denen einer dieser Staaten beteiligt ist, die Raperei noch Anwendung finden könnte. Nachdem jedoch selbst im amerikanisch-spanischen Kriege die Kriegsführenden auf die Zulassung von Raperei verzichtet haben, kann die Raperei wohl tatsächlich als abgeschafft betrachtet werden.

Auf einem ganz anderen Boden als die Raper steht die Einrichtung einer freiwilligen Seewehr zur Verstärkung der Kriegsflotte, wie sie in der vom König von Preußen namens des Norddeutschen Bundes erlassenen Verordnung vom 24. Juli 1870 in Aussicht genommen war. In dieser Verordnung war bestimmt, daß die von Privaten dem Bunde zur Verfügung gestellten Schiffe von der Bundesmarine ausgerüstet werden und unter der Kriegsflagge des Bundes fahren, daß die von den Eigentümern der Schiffe angeworbenen Offiziere und Mannschaften für die Dauer des Krieges in die Kriegsmarine eintreten, deren Uniform und Gradabzeichen zu tragen und deren Kompetenzen zu beziehen haben und auf die Kriegsartifel zu vereidigen sind.

Daß eine derartige Einrichtung völkerrechtlich zulässig ist, kann nicht bezweifelt werden. So gut Freikorps als Bestandteil der Kriegsmacht in einem Landkriege gelten, wenn in bezug auf dieselben die in der Haager Kriegesrechts-Konvention vor-

geschriebenen Voraussetzungen (Artikel 1 des Reglements) erfüllt sind, ebenso kann jeder Staat im Kriegsfall seine Kriegsmarine durch in Dienst gestellte Rauffahrtschiffe verstärken, die nicht bloß als Lazaretttschiffe oder Transportschiffe und dergleichen, sondern auch als Kriegsschiffe, wenigstens in der Eigenschaft als Kreuzer zur Aufklärung und Sicherung, wie auch zum Zwecke der Kontrolle und Beschlagnahme feindlicher und neutraler Handelsschiffe, Verwendung finden können. Damit derartige Hilfskreuzer aber Bestandteil der Kriegsmarine werden, ist es notwendig, daß sie derselben förmlich einverleibt werden und daher unter der Kriegsflagge des betreffenden Staates fahren, daß ihre Besatzung von Offizieren der Kriegsmarine kommandiert wird, unter militärischer Disziplin steht und den Kriegsgesetzen unterworfen ist. Außerdem wird man aus naheliegenden Gründen verlangen müssen, daß die einmal als Hilfskreuzerschiffe ausgerüsteten Handelsschiffe diesen Charakter während der Dauer des ganzen Krieges behalten. Da diese Voraussetzungen bei der freiwilligen Seewehr zugezogenen haben würden, deren Errichtung im Jahre 1870 vom Präsidium des Norddeutschen Bundes in Aussicht genommen war, so stellten sich die von französischer Seite gegen diese Einrichtung gemachten Einwendungen als verfehlt dar.*)

Bei den russischen Hilfskreuzern, die im russisch-japanischen Kriege Verwendung fanden, waren die oben erwähnten Voraussetzungen ebenfalls gegeben. Es konnte daher Rußland das Recht nicht bestritten werden, sie als Kriegsschiffe zu behandeln und zur Ausübung des den Kriegführenden zustehenden Durchsuchungsrechts gegenüber neutralen Handelsschiffen zu verwenden. Inwieweit sich bezüglich derjenigen Hilfskreuzer, die aus dem Schwarzen Meere kamen und daher die Dardanellen passieren mußten, Schwierigkeiten und Bedenken ergaben, wird später zu besprechen sein.

Was die im Seekrieg zulässigen bezw. verbotenen Mittel anlangt, wird man zunächst wohl sagen können, daß die durch die Haager Kriegsrechts-Konvention für den Landkrieg verbotenen Mittel, wie z. B. die Anwendung von Gift, der Mißbrauch der Parlamentärsflagge, das Nichtpardongeben usw. auch im Seekrieg als unzulässig erscheinen, da die in der Haager Konvention enthaltenen Verbote von jeher auch für den Seekrieg galten, wenn sie auch in dieser Konvention nur für den Landkrieg kodifiziert wurden.

Zweifellos ist ferner, daß die Petersburger Deklaration vom 11. Dezember 1868, welche die Verwendung von Explosivgeschossen, die weniger als 400 g wiegen, verbietet, auch für den Seekrieg gilt. Ebenso wird man die beiden Haager Deklarationen, welche die Verwendung der Dumdumgeschosse und von Projektilen, die lediglich den Zweck haben, sogenannte Sticgase zu verbreiten, verbieten, auch für den Seekrieg für anwendbar halten können. Dagegen ist der von Rußland auf der Haager Konferenz gemachte Vorschlag, die Verwendung von unterseeischen Torpedobooten und ähnlichen Zerstörungsmitteln und den Bau von Schiffen mit Rammsporn zu verbieten, von der Konferenz nicht angenommen worden. Die Verwendung dieser Kriegs- und Zerstörungsmittel ist daher nach wie vor zulässig. Ebenso können auch sogenannte Seeminen angewendet werden; bezüglich derselben könnte, wie bereits erörtert, höchstens die Frage aufgeworfen werden, ob deren Legung auf allen Punkten der offenen See zulässig erscheint.

*) Vgl. Geiffen in Holtendorffs „Handbuch des Völkerrechts“, IV., Seite 560 ff.

Wie bereits bemerkt, findet die Genfer Konvention vom Jahre 1864 als solche auf den Seekrieg keine Anwendung, dagegen ist auf der Haager Konferenz eine Konvention zustande gekommen, durch welche die Grundzüge der Genfer Konvention auch für den Seekrieg für anwendbar erklärt wurden.*) Nach dieser Konvention (Artikel 1) gelten die militärischen Spitalschiffe als unverleglich und können im Laufe der Feindseligkeiten vom Gegner nicht weggenommen werden. Militärische Spitalschiffe sind aber diejenigen von den kriegführenden Staaten besonders und ausschließlich zum Zweck der Hilfeleistung für Verwundete, Kranke oder Schiffbrüchige gebauten oder ausgerüsteten Schiffe, deren Namen bei Beginn oder während der Feindseligkeiten, jedenfalls aber vor ihrer Inbetriebnahme den Kriegführenden mitgeteilt worden sind.

Dieselbe Unverleglichkeit ist in den Artikeln 2 und 3 den Spitalschiffen beigelegt, welche ganz oder teilweise von Privaten oder amtlich anerkannten Hilfs- gesellschaften der Kriegführenden oder auch neutraler Staaten ausgerüstet sind, vorausgesetzt, daß die betreffende kriegführende Macht bezw. der neutrale Staat ihnen einen amtlichen Ausweis (commission officielle) ausgestellt und ihren Namen dem Gegner bezw. beiden Kriegführenden vor dem Beginn der Feindseligkeiten oder während deren Dauer, jedenfalls aber vor deren Ingebrauchnahme mitgeteilt hat. Die von Privaten oder Hilfs- gesellschaften einer der kriegführenden Mächte ausgerüsteten Schiffe müssen außerdem noch eine von der zuständigen Obrigkeit ausgestellte Urkunde des Inhalts bei sich führen, daß sie während der Ausrüstung und bei ihrem Auslaufen (à leur départ final) amtlicher Kontrolle unterstellt waren.

Die vorstehend aufgeführten, in den Artikeln 1 bis 3 genannten Spitalschiffe, haben nach Artikel 4 die Verpflichtung, den Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Kriegführenden ohne Rücksicht auf die Nationalität Hilfe zu leisten. Diese Schiffe dürfen von den Regierungen zu keinem anderen Zweck verwendet werden, dürfen aber auch in keiner Weise die Bewegungen der Kämpfenden stören, auch handeln sie während des Kampfes und nach demselben auf eigene Gefahr. Die Kriegführenden haben in bezug auf diese Schiffe das Recht der Kontrolle und Durchsicherung, können ihre Hilfeleistung zurückweisen, ihre Entfernung verlangen, ihnen eine bestimmte Fahr- richtung und einen Kommissär an Bord geben, ja sie sogar, wenn es die Umstände verlangen, zurückbehalten. Soweit es möglich ist, haben die Kriegführenden die gegebenen Befehle in das an Bord dieser Schiffe geführte Tagebuch einzutragen.

Alle Spitalschiffe müssen neben ihrer nationalen Flagge die in der Genfer Konvention vorgesehene weiße Flagge mit dem roten Kreuz hissen und durch einen äußeren Anstrich kenntlich sein, der verschieden ist, je nachdem sie militärische Spitalschiffe sind oder nicht. (Weißer Anstrich mit einem wagerecht laufenden, etwa 1½ m breiten, grünen bzw. roten Streifen.) Die Handelsschiffe, Yachten oder andere kleine Fahrzeuge (embarcations) der Neutralen, welche Kranke, Verwundete oder Schiffbrüchige an Bord haben oder aufnehmen, können wegen dieser Handlungsweise nicht weggenommen werden; sie unterliegen jedoch der Wegnahme, wenn sie die Neutralität verletzen (Artikel 6).

Die Ärzte und das Spitalpersonal wie auch das geistliche Personal eines jeden weggenommenen Schiffes sind unverleglich; diese Personen können daher nicht

*) Reichsgesetzblatt 1901, Seite 455 ff.

als Kriegsgefangene behandelt werden. Wenn dieselben das Schiff verlassen, so dürfen sie die ihnen gehörigen Gegenstände und chirurgischen Instrumente mit sich nehmen. Sie haben jedoch ihre Pflichten so lange zu erfüllen, als dies notwendig ist und können sich erst entfernen, wenn der Höchstkommandierende es für zulässig erachtet. Die Kriegsführenden müssen diesem in ihre Hände gefallene Personal den Genuß seiner Bezüge sichern (Artikel 7).

Die auf einem Schiffe befindlichen verwundeten und kranken Soldaten und Matrosen müssen, gleichgültig welcher Nation sie angehören, vom Nachbarstaat beschützt und gepflegt werden (Artikel 8). Schiffbrüchige, Kranke und Verwundete eines Kriegsführenden, die in die Hände des Gegners fallen, sind kriegsgefangen. Der Sieger hat nach den Umständen zu bestimmen, ob er sie behalten oder in einen ihm gehörigen oder in einen neutralen Hafen oder sogar in einen Hafen der Gegenpartei dirigieren will. Im letzteren Falle können die in dieser Weise ihrem Heimatstaat zurückgegebenen Kriegsgefangenen während der Dauer des Krieges nicht mehr Kriegsdienste leisten (Artikel 9).

Gegenüber den Bestimmungen der Genfer Konvention enthalten diese für den Seekrieg bestimmten Artikel nach einer doppelten Richtung einen Fortschritt. Zunächst insofern, als auch das Sanitätsmaterial der Kriegsführenden für unverleglich erklärt ist, während nach Artikel 4 Absatz 1 der Genfer Konvention das Material der Kriegspitäler Beute der Sieger wird, sodann insofern, als nach der Haager Konvention die freiwillige Sanitätspflege als organischer Bestandteil des Kriegs-sanitätswesens erscheint, während die Genfer Konvention die freiwillige Krankenpflege gar nicht berücksichtigt.

In dem auf der Haager Konferenz festgestellten Entwurf der Konvention war noch ein Artikel 10 enthalten des Inhalts, daß Schiffbrüchige, Verwundete und Kranke, welche in einem neutralen Hafen unter Zustimmung der Hafenbehörde ausgeschifft werden, vorbehaltlich einer entgegengesetzten Abmachung zwischen dem neutralen Staat und den Kriegsführenden von der Hafenbehörde festzuhalten sind, damit dieselben nicht mehr am Kriege teilnehmen können, die Kosten der Verpflegung und Internierung von dem Staate zu tragen sind, dem die Verwundeten usw. angehören.*) Bei dieser Bestimmung wurde erwogen, daß es für einen Kriegsführenden von erheblichem Vorteil sein könne, sich der ihn in seinen Operationen hindernden Kranken und Verwundeten zu entledigen, und daß es daher zweifelhaft sei, ob in einer derartigen Aufnahme von Kranken und Verwundeten nicht eine Verletzung der Neutralitätspflichten liege. Man glaubte aber, in solchen Fällen den Rücksichten der Menschlichkeit Rechnung tragen zu sollen, da die Leiden der Verwundeten und Kranken vermehrt werden, wenn sie nach einem vielleicht weit entfernten Hafen der Kriegsführenden gebracht werden müssen. Zudem werde sich oft genug ereignen, daß die ans Land gebrachten Verwundeten und Kranken beiden Kriegsführenden angehören. Trotzdem haben die Regierungen von England und Deutschland, der Türkei und der Vereinigten Staaten gegen den Artikel 10, weil derselbe mit den geltenden Rechtsgrundsätzen in

*) Bezüglich der in den Artikeln 11 ff. der Konvention enthaltenen Bestimmungen, daß dieselbe nur für die Mächte bindend ist, die derselben beigetreten sind, und daß die Signatarmächte die Konvention kündigen können, kann auf die gelegentlich der Besprechung der Kriegsrechts-Konvention gemachten Ausführungen verwiesen werden (siehe Seite 278).

Widerspruch stehe, Einspruch erhoben. Infolgedessen wurde die Konvention mit Weglassung des Artikels 10 ratifiziert; derselbe ist also nicht geltendes Recht.

Daß es so lange gedauert hat, bis die Grundsätze der Genfer Konvention auch auf den Seekrieg anwendbar erklärt wurden, obwohl hier das Bedürfnis für derartige Vorschriften mindestens ebenso stark ist wie beim Landkrieg, hat seinen Grund darin, daß die in der Genfer Konvention zum Ausdruck gebrachten Rücksichten der Menschlichkeit sich im Seekriege schwerer mit den Interessen der Kriegführung vereinigen lassen, als beim Landkriege.*) Während im Landkriege die Unverletzlichkeit der Ambulanzen, Spitäler usw. besonderen Bedenken nicht unterliegt, so kann die Unverletzlichkeit der Spitalschiffe leicht zu Mißbräuchen insofern führen, als dieselbe dazu benützt wird, um feindliche Handelsschiffe oder neutrale Konterbande mit sich führende Schiffe der Wegnahme durch den Gegner zu entziehen, oder Schiffe, die zunächst als Spitalschiffe auftreten, im Laufe des Krieges als Kriegsschiffe zu verwenden.

Dazu kommt noch, daß im Seekriege die Hilfeleistung für Verwundete und Kranke viel schwieriger ist als im Landkriege. Im Landkriege können die erforderlichen Ambulanzen und Spitäler ohne besondere Schwierigkeit in der Nähe des Kriegsschauplatzes beschafft und eingerichtet werden. Ebenso wird es im Landkriege verhältnismäßig leichter möglich sein, die nötige Anzahl von Ärzten und das erforderliche Sanitätspersonal zur Verfügung zu stellen. Die Seeschlachten finden dagegen in der Regel weit entfernt vom Lande auf offener See statt; es müssen daher besondere Spitalschiffe eingerichtet werden, die mit der entsprechenden Menge von Ärzten und Sanitätspersonal versehen, den Schlachtlotten folgen, ohne dieselben in ihrer Bewegungsfreiheit zu hindern und zu stören.

Allen diesen Rücksichten und Erwägungen hat man bei Feststellung der Haager Konvention über die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention auf den Seekrieg gerecht zu werden versucht.

Zu den Maßregeln des Seekrieges gehört auch die Blockade. Man versteht darunter die dauernde Einschließung und Absperrung eines Hafens einer Strommündung oder auch eines Küstenstrichs durch Kriegsschiffe, um dieselben von allem Verkehr nach außen abzuschließen, indem das einschließende Geschwader die Ein- und Ausfahrt verhindert.

Die Blockade kann in der Weise vorkommen, daß eine feindliche Flotte in einen Hafen eingeschlossen wird, wie dies z. B. bei Port Arthur der Fall war. In der Regel wird sie aber zu dem Zweck angewendet, um nicht bloß den feindlichen Handelsschiffen, sondern auch den Schiffen der Neutrale den Verkehr mit dem blockierten Platz unmöglich zu machen. Da sich diese sogenannte Verkehrsblockade hauptsächlich den Neutrale gegenüber geltend macht, wird dieselbe später bei Erörterung der Stellung der Neutrale genauer besprochen werden. Dagegen muß hier darauf hingewiesen werden, daß die Blockade, obwohl sie an und für sich eine Kriegsmaßregel ist, im vorigen Jahrhundert wiederholt als sogenannte Friedensblockade von Staaten in der Weise angewendet worden ist, daß ein Staat, ohne Krieg zu erklären oder den Kriegszustand als gegeben zu erachten, über den Hafen usw. eines

*) Fauchille: Les secours aux blessés, malades et naufragés dans les guerres maritimes, 1899, p. 94 f.

anderen Staates die Blockade verhängte, um denselben in bezug auf die von ihm geltend gemachten Ansprüche zum Nachgeben zu zwingen.

Die Ansichten über die Zulässigkeit der Friedensblockade als einer Zwangsmaßregel außerhalb des Kriegszustandes und über die Wirkungen einer solchen Zwangsmaßregel sind geteilt. Wie die Verhandlungen zwischen den Vereinigten Staaten einerseits und Deutschland, England und Italien anderseits gelegentlich des Vorgehens dieser drei Staaten gegen Venezuela ersehen ließen, besteht namentlich Streit darüber, ob durch die sogenannte Friedensblockade bloß die Schiffe desjenigen Staates gegen den sich die Zwangsmaßregel richtet, betroffen werden, oder auch die Schiffe neutraler Staaten. Mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Auffassungen haben bekanntlich Deutschland, England und Italien Venezuela gegenüber eine Kriegsblockade eintreten lassen und waren hierzu umsomehr veranlaßt, als bei einer Sperrung der venezolanischen Häfen und Küsten, durch die bloß die venezolanischen Schiffe betroffen worden wären, sich wohl kaum ein Erfolg hätte erzielen lassen.

Schließlich mögen noch zwei Maßregeln des Seekriegs, nämlich das Embargo und die Angarien,*) erwähnt werden, welche sowohl gegen feindliche, wie gegen neutrale Schiffe zulässig sind. Unter Embargo versteht man die Festhaltung der in den Häfen und Binnengewässern eines Staates befindlichen Rauffahrteischiffe. Die Maßregel kann als Repressalie zur Anwendung kommen oder bei drohendem Ausbruch eines Krieges bezw. während eines Krieges zu dem Zweck, um das Bekanntwerden der in den betreffenden Häfen getroffenen militärischen Einrichtungen und Anstalten zu verhüten und die Kommunikation mit den Seestreitkräften des Gegners tunlichst zu verhindern.

Die Kriegführenden haben aber nicht bloß ein Recht, neutrale Schiffe zurückzuhalten, sondern sie auch für Kriegszwecke, z. B. Transportdienste, zu verwenden und dieselben im Fall der sogenannten Kriegsnotwendigkeit sogar zu vernichten, ohne daß dafür Entschädigung zu leisten ist. In diesen Fällen spricht man von Angarien. Das Eigentum der Neutralen, das in dem Gebiet der Kriegführenden sich befindet, teilt eben das Schicksal dieses Gebiets. Wird das Gebiet vom Gegner besetzt, so unterliegt es ebenso den Requisitionen und sonstigen Leistungen, und selbst der Zerstörung wie das Eigentum der Untertanen der Kriegsparteien. Müssen sich doch auch die Untertanen der Neutralen die Beschränkungen ihrer persönlichen Freiheit gefallen lassen, die im Interesse der Kriegführung verfügt werden; so können z. B. Angehörige eines neutralen Staates nicht verlangen, aus einer belagerten Festung herausgelassen zu werden. Wenn in verschiedenen Verträgen für die Inanspruchnahme neutralen Eigentums eine Entschädigung vereinbart ist, so beweist dies nur, daß ohne eine solche Vereinbarung eine Entschädigung nicht geschuldet ist.

Wie schon früher erwähnt, werden eben die Beschädigungen, welche während eines Krieges Privatpersonen, mögen diese Untertanen der kriegführenden oder neutraler Staaten sein, als durch höhere Gewalt veranlaßte Unglücksfälle betrachtet, für welche von niemandem Entschädigung zu leisten ist, wenn eine solche nicht ausdrücklich vereinbart wird.

*) Vgl. Geffken in Folkenborffs „Handbuch des Völkerrechts“, S. 771 f.; — Vereis s. v. Embargo in Stengel, „Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts“, Bd. I, S. 354.

(Fortsetzung folgt.)

Die Entwicklung Südafrikas und die Kap-Kairo-Bahn.

(Mit 1 Karte.)

Nicht minder tief eingreifenden Veränderungen, als sie der Krieg für die politische Gestaltung Südafrikas gebracht hat, ist das Land auch in volkswirtschaftlicher Beziehung unterworfen worden, und so erscheint Britisch-Südafrika, auch vom rein wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus betrachtet, seit dem Kriege auf neue Grundlagen gestellt. In drei Richtungen namentlich haben sich der Krieg und seine Nachwirkungen als tief einschneidend in die südafrikanischen Verhältnisse erwiesen. Hand in Hand mit dem Streben nach zollpolitischer Einigung der gesamten Ländermasse ging eine Steigerung des Verkehrs, die infolge Überspekulation und ungünstiger klimatischer Einflüsse in einer schweren wirtschaftlichen Krise für das ganze Land endete, und ferner handelte es sich bei der Wiederaufnahme des Minenbetriebes, welcher während des Krieges zu völligem Stillstand gekommen war, um die Lösung der Arbeiter- und Chinesenfrage.

Die südafrikanische Zollunion

ist am 15. August 1903 endgültig in Kraft getreten und umfaßt jetzt die gesamten britischen Kolonien Südafrikas, einschließlich der unter britischer Oberhoheit stehenden Gebiete von Basutoland und des Betschuanaland-Protektorats sowie Südrhodesiens. Innerhalb dieses Gebietes sind die Zollschranken im Prinzip aufgehoben.

Auf Grund eines besonderen Abkommens der portugiesischen Provinz Mozambique mit der Transvaalregierung wird ferner den Erzeugnissen dieser Kolonie zollfreie Einfuhr nach Transvaal gesichert. Die südafrikanische Zollpolitik ist im allgemeinen von der Tendenz geleitet, die unbedingt notwendigen Lebensmittel zu verbilligen, ferner den für den landwirtschaftlichen Betrieb erforderlichen Geräten, Maschinen, Düngern usw. eine besonders günstige Behandlung zuteil werden zu lassen. Bevorzugte Behandlung genießen auch die Waren britischer Herkunft, auf welche nach dem Tarif ein Wertzoll erhoben wird.

Die allgemeine Bedeutung des südafrikanischen Marktes.

Die Gesamteinfuhr Südafrikas betrug:

Kolonie:	1902:	1903:
Kapkolonie	32 109 605 Mark,	33 761 831 Mark,
Natal	13 529 252 "	15 274 026 "
Delagoabai	1 279 766 "	3 290 926 "
	<hr/>	<hr/>
	46 918 623 Mark,	52 326 783 Mark.

Die Einfuhr über Delagoabai hat nach obiger Tabelle im Jahre 1903 um 157 Prozent gegen das Vorjahr zugenommen, während die Zunahme des Einfuhrhandels der Kapkolonie ungefähr 5 Prozent, die des Einfuhrhandels Natals ungefähr 13 Prozent beträgt.

Die Gesamtausfuhr Südafrikas zur See betrug:

Kolonie:	1902:	1903:
Kapkolonie	16 381 279 Mark,	22 502 282 Mark,
Natal	372 709 "	2 446 556 "
Delagoabai	34 017 "	309 657 "
	<hr/>	<hr/>
	19 788 005 Mark,	25 258 495 Mark.

Die Zunahme der Ausfuhr ist hauptsächlich auf die Steigerung der Goldproduktion zurückzuführen.

Bei den Einfuhrzahlen verdienen einzelne Artikel besondere Beachtung: Die Einfuhr landwirtschaftlicher Geräte beträgt 1903 mehr als das Vierfache der Einfuhr von 1901. Der Einfuhrwert von Wagen und sonstigen Fahrzeugen ist von 181 989 Pfd. Sterl. im Jahre 1901 auf 520 253 Pfd. Sterl. im Jahre 1903 gestiegen. Am bedeutendsten ist die Steigerung der Maschineneinfuhr, ihr Wert ist von 561 056 Pfd. Sterl. auf 1 123 667 Pfd. Sterl. im Jahre 1902 und 1 590 648 Pfd. Sterl. im Jahre 1903 gestiegen.

Trotzdem läßt sich aus diesen Zahlen für die Schätzung der wirklichen Bedeutung des südafrikanischen Wirtschaftsgebiets für den an ihm interessierten Exporthandel kein zuverlässiger Anhalt entnehmen, indem das ganze System unter außerordentlichen Verhältnissen arbeitete.

Die Wirtschaftskrisis von 1903.

Im Gegensatz zu dem früheren Oranje-Freistaat und Transvaal, die durch den Krieg hart mitgenommen waren, hatten die Kapkolonie und Natal unter demselben verhältnismäßig wenig gelitten; die Küstenstädte hatten ihm sogar einen Teil ihres Aufschwungs zu danken, indem der erhöhte Verkehr, die Versorgung der bedeutenden Truppenmassen, die Ansammlung von Flüchtlingen und Ausgewiesenen dem Handel der Küstenstädte namhafte Gewinne zuführten. Nach Beendigung des Krieges begann dann die lebhafteste Unternehmungslust und Spekulation auf allen Gebieten des Handels und der Industrie, jeder wollte sich seinen Anteil sichern an den vermeintlichen großen Gewinnen der Zukunft. In ausgedehnter Weise wurde Kredit in Anspruch genommen und freigebig, nicht immer vorsichtig, gewährt. Bereits Anfang 1903 geriet das lustige Gebäude ins Wanken, und mehr und mehr begann man sich klar zu werden, daß die Aufnahmefähigkeit und das Wiederaufleben des Marktes weit überschätzt waren. Es kam hinzu, daß der Handel schweren Schaden erlitt durch die Konkurrenz der von der Regierung eingeführten und nun zu herabgesetzten Preisen veräußerten Armeevorräte, von deren Menge man sich keine auch nur annähernd richtige Vorstellung gemacht hatte. Der Rückschlag war zugleich beschleunigt, wenn nicht zum großen Teil herbeigeführt durch die Stagnation, in welche die Transvaaler Minenindustrie durch den Arbeitsmangel geraten war, und die sich gerade in Johannesburg besonders fühlbar machte. Die Versuche zur Belebung der Minenindustrie blieben zunächst unfruchtbar.

Auch mit der Landwirtschaft wollte es nicht vorwärts gehen, da sie an dem gleichen Arbeitermangel wie die Minen krankte; dazu kam eine vernichtende, Monate

andauernde Dürre, die sich vom Nordwesten der Kapkolonie bis gegen Aliwal North hin und über weite Gebiete der Orange- und Transvaalkolonie ausbreitete. Futter- und Wassermangel verminderten aufs neue die Viehbestände, die sich eben wieder zu mehren begannen, und auch die Saaten gingen zum großen Teil zugrunde. Die Banken gingen von einer liberalen Kreditgewährung insolgedessen ziemlich plötzlich zu einer sehr vorsichtigen Politik über; dieser Vorsicht ist es zuzuschreiben, wenn das Land, abgesehen von den unvermeidlichen Zusammenbrüchen und Schwierigkeiten, von ernstern Rückschlägen verschont geblieben ist. Es wird noch längere Zeit dauern, bis Handel und Wandel zu normalen Verhältnissen zurückgekehrt sein werden; immerhin lassen sich in mancher Beziehung Anzeichen der Besserung erkennen, das Baufieber hat nachgelassen, und die Bodenpreise sind, wenn auch noch immer hoch, im Sinken begriffen.

Wenn einerseits also Nüchternheit heilsam ist in den Erwartungen, die auf die dauernde Aufnahmefähigkeit des südafrikanischen Marktes zu setzen sind, so muß immerhin auch keine Unterschätzung in dieser Beziehung Platz greifen.

Folgende Faktoren geben einen Anhalt für die richtige Beurteilung:

a) Die Bevölkerung der Kolonie ist im Steigen begriffen (das Ergebnis der letzten Zählung wird an anderer Stelle gegeben); am auffallendsten ist die Bevölkerungszunahme in Transvaal. Ein nicht unerheblicher Teil der Volksvermehrung ist auf Einwanderung zurückzuführen, und wenn auch ein Teil davon nach manchen Enttäuschungen das Land wieder verlassen hat, so dürfte doch noch eine beträchtliche Anzahl dem Lande verblieben sein. Die Bedürfnisse der Bevölkerung sind gestiegen, und im Durchschnitt ist die Lebenshaltung höher. Daran nimmt auch der Eingeborene teil, seine Bedürfnisse sind nicht mehr so primitiv, wie sie es noch vor wenigen Jahren gewesen sind.

b) Der Entwicklung der Landwirtschaft wird von seiten der Regierung wie des Privatkapitals lebhafteste Aufmerksamkeit gewidmet. Die Anschaffung landwirtschaftlicher Geräte und Maschinen sowie die Übernahme neuen Landes zur Bebauung wird begünstigt. Große Landstriche können noch unter Bebauung genommen oder intensiverer Wirtschaft zugeführt werden. Die Verwaltung fördert dauernd die Bewässerungsprojekte.

c) In der Tätigkeit der Staats- und städtischen Verwaltungen für öffentliche Bauten, namentlich Hafenausbau, Beleuchtungsanlagen, sanitäre Einrichtungen usw. scheint seit der Krise ein langsameres Tempo eingetreten zu sein. Derartige Unternehmungen werden sich aber auf die Dauer nicht umgehen lassen, wahrscheinlich wird der öffentliche Kredit weiter zur Deckung der hierfür benötigten Geldmittel herangezogen werden müssen. In der Kapkolonie wird es sich vornehmlich um Hafenausbau handeln, die Transvaal- und Oranjesaalkolonie sind mehr auf den Ausbau ihres Eisenbahnnetzes, dieses für die Entwicklung Südafrikas so hochbedeutenden Faktors, bedacht.

d) Der Einfluß der Bautätigkeit und industriellen Gründungen, soweit wie Private in Betracht kommen, ist schwer einzuschätzen, die Krise hat hierin in jeder Beziehung hemmend gewirkt.

e) Die Einwirkung der Minenindustrie, namentlich der des Transvaal, auf den Import und die Weiterentwicklung des Landes wird hauptsächlich von der Lösung

der Arbeiterfrage abhängen. Es besteht die Tendenz auf seiten der Minengruppen, den Betrieb immer mehr auszudehnen, ebenso sprechen sich Sachverständige entschieden für die theoretische Möglichkeit großer Weiterentwicklung der Minenindustrie auf weite Perioden hinaus aus; von dem beteiligten Kapital wird alles daran gesetzt, um diese Möglichkeit auszunutzen.

Die Arbeiterfrage.

Die Schwierigkeit der Beschaffung genügender Arbeitskräfte für Landwirtschaft, Gewerbe, Industrie und Minenbetrieb reicht auf lange Jahre vor dem Kriege zurück. Die Arbeiterfrage ist jedoch mit der Entwicklung der Transvaalminen mehr und mehr in den Vordergrund getreten und seit Beendigung des Krieges zu einer der brennendsten Fragen des südafrikanischen Wirtschaftslebens geworden. Wenn die Arbeiterfrage, so sehr ihre Wichtigkeit auch für andere Zweige der wirtschaftlichen Betätigung anerkannt wird, hauptsächlich mit der Frage identifiziert worden ist, wie und wo billige Arbeitskräfte für die Minen des Transvaal zu nehmen sind, so ist das ein Beweis für die Bedeutung, die der Minenbetrieb für die Entwicklung der Kolonie hat.

Nach Beendigung des Krieges stand ganz besonders die Goldproduktion im Mittelpunkt aller Betrachtungen über die wirtschaftliche Entfaltung Südafrikas. In ihr erblickte man die Grundlage wirtschaftlichen Gedeihens und in ihrer Wiederbelebung den Schlüssel zur Einleitung eines neuen Aufschwungs des schwer geprüften Landes. Zu ihrer Neubelebung bedurfte es aber vor allem reichlicher und billiger Arbeitskräfte; Wohl und Wehe der Minen war daher aufs engste mit der Frage verknüpft, woher diese ihnen zuzuführen seien.

Der Minenbetrieb hatte vor Ausbruch des Krieges einer Arbeiterzahl von rund 100 000 Beschäftigung gegeben, aber für den Betriebsumfang wurde schon damals diese Zahl nicht für ausreichend erachtet. Nach dem Kriege bestanden für den Zufluß von Arbeitskräften die denkbar ungünstigsten Bedingungen. Der aus portugiesischem Gebiet stammende Teil der Schwarzen hatte infolge der unsicheren Verhältnisse das Land verlassen oder sich in die Städte zurückgezogen. Für die aus den britischen Kolonien rekrutierten Eingeborenen bestand wenig Veranlassung, zur Arbeit nach dem Transvaal zurückzukehren. Die Armee, welche für ihre Transporte bedeutender Arbeitskräfte bedurfte, zahlte den Schwarzen hohe Löhne und für weggenommenes Vieh wohlbemessene Entschädigungen. Eine Anzahl guter Ernten hatte dem Kaffer ansehnliche Gewinne gebracht. So konnte er, mit Geld reichlich ausgestattet, an Nichtstun und leichte Arbeit gewöhnt, durch das Bewußtsein der Unentbehrlichkeit in seinem Selbstgefühl gestärkt, geraume Zeit warten, bis er sich wieder der Arbeit zuwendete. Als sich ungeachtet dieser ungünstigen Verhältnisse die Minengesellschaften verleiten ließen, bei der Wiederaufnahme des Betriebes die Löhne herabzusetzen, hörte die Arbeiterzufuhr aus der Kapkolonie, Betschuanaland und Basutoland gänzlich auf. Natal und Zululand schlossen durch gesetzgeberische Maßnahme ihre Grenzen für die Auswanderung von Eingeborenen in die Minenbezirke. Nur mit der portugiesischen Kolonie gelang es der Transvaalregierung, einen Vertrag abzuschließen, der die Arbeiterzufuhr regelte, so daß sich diese langsam wieder zu heben begann.

Ende 1904 waren indessen immer noch mehrere tausend Stempel zum

Stillstand verurteilt, und der Mehrbedarf an Arbeitskräften wurde auf 180 000 bis 200 000 berechnet; diese Zahlen steigen natürlich um mehrere Hunderttausende, wenn man bei den Anschlägen die Aufschließungen neuer Minen mit einbezieht. Eine weitere Steigerung ergibt sich aus dem Bedarf der Landwirtschaft und Industrie, ferner des Bahnbaus und Bahnbetriebs, die nach Schätzungen rund 200 000 absorbieren würden. Eine zur Prüfung dieser Verhältnisse eingesetzte Kommission bestätigte 1903 diese Zahlen, und von den interessierten Kreisen wurde nun die Unmöglichkeit betont, diesen Arbeitsbedarf aus der Eingeborenenbevölkerung Afrikas zu decken. Den nachdrücklichen Vorstellungen der Minengruppen ist es unter diesen Umständen gelungen, den beteiligten Regierungen ihre endgültige Zustimmung zur Durchführung des angeblich einzig wirksamen Mittels gegen die Arbeiternot, der Einführung chinesischer Kulis unter strenger Regelung für die Minenindustrie abzugewinnen.

An heftigem Widerstande gegen diese Maßnahmen hat es auf seiten der einheimischen Bevölkerung und auch der Liberalen in England nicht gefehlt, indem zwar die Notwendigkeit nicht bestritten, wohl aber deren schwere Folgen für das Land vorausgesagt wurden. Letzteren sucht eine Verordnung der Transvaalregierung vorzubeugen, durch die namentlich die Einschränkung der Chinesen auf das Gebiet der ungelerten Minenarbeit gewährleistet sowie deren Rückbeförderung nach Ablauf der Vertragszeit gesichert und damit das Eindringen ihrer Konkurrenz in andere Erwerbszweige verhindert werden soll. Das System arbeitet erst zu kurze Zeit, um ein Urteil zu ermöglichen. Der Wettbewerb, der dem afrikanischen Eingeborenen von seiten des gelben Arbeiters droht, scheint gleichwohl den Schwarzen wenig anzuspornen. In einer Beziehung hat jedenfalls der Chinese den Erwartungen nicht entsprochen oder diese vielmehr übertroffen, indem er sich als bedeutend größerer Konsument erwiesen hat, als anzunehmen war.

Die Goldproduktion.

Die Ziffern der Regierungstatistik stellen die Aufwärtsbewegung der Goldproduktion, die mit Mai 1901 wieder begonnen hat, folgendermaßen dar:

Es wurden gewonnen:	Unzen:	Wert in Pfd. Sterl.:
1901	238 994	1 014 687
1902	1 704 417	7 458 998
1903	2 955 749	12 588 248
1904	3 779 621	16 054 809

Die höchste Ziffer der Ausbeute vor dem Kriege hatte das Jahr 1898 mit einem Werte von 16 240 630 Pfd. Sterl. aufzuweisen. Es fehlt nicht an den ausschweifendsten Voraussetzungen über den zu erwartenden Aufschwung der Produktion. Sie sind vielfach mehr auf Wünsche als auf Tatsachen gegründet. Bei aller gehührenden Vorsicht aber, und namentlich unter Voraussetzung einer günstigen Entwicklung der Arbeiterzufuhr, dürfte die Ausbeute der Jahre vor dem Kriege bald übertroffen werden, da die voraussichtliche Ausdehnung und Ertragsfähigkeit des Minengebietes, namentlich in seinen östlichen und südöstlichen Ausläufern größer sein dürfte, als die früheren Schätzungen anzunehmen geneigt waren.

Die Diamanten- und Kohlenproduktion.

Der Wert der in den Minen der de Beers Gesellschaft geförderten Diamanten		
betrug im Jahre: Juli 1900/01	4 628 845	£fd. Sterl.,
Juli 1901/02	4 687 194	= "
Juli 1902/03	5 241 172	= "

Praktisch ist bis jetzt die de Beers Gesellschaft in der Lage gewesen, den Preis der Diamanten selbst zu diktieren und zwar durch Vermittlung einer eigens zu diesem Zweck von ihr getroffenen Organisation für den Verkauf. Die Geschäftsergebnisse haben der Gesellschaft erlaubt, seit 1896, mit einer einzigen Ausnahme, 40 Prozent an Dividenden zu verteilen; ihr Kapital beträgt zur Zeit etwa 4,5 Millionen £fd. Sterl. Die de Beers Gesellschaft steht ferner in engerem oder weiterem Zusammenhang mit vielen anderen Unternehmungen im Lande, so der Dynamitfabrik in Somerset West (bei Kapstadt), dem nunmehr vereinigten Gold-Storage-Unternehmen und dem Kohlenbergbau, sie verfügt über bedeutenden Landbesitz. Eine große Konkurrenz wird den de Beers hier und da vorhergesagt durch die Diamantenlager im Distrikt Pretoria, die von vielen als ein zweites Kimberley dargestellt werden. Tatsache ist, daß zur Zeit sechs Diamantminen im Distrikt Pretoria tätig sind, die in 2 Jahren Diamanten im Werte von 636 916 £fd. Sterl. geliefert haben.

Der Ertrag der Hauptkohlenbergwerke der Kapkolonie wird für 1903 mit 207 493 Tonnen angegeben. Die Kohlenproduktion Natals ist eine bedeutende Einnahmequelle der Kolonie und ist von 592 821 Tonnen im Jahre 1902 auf 713 548 Tonnen 1904 gestiegen. Die Natalregierung macht große Anstrengungen, um die Ausfuhr von Kohlen zu fördern. Die Natalkohle steht der englischen an Güte wesentlich nach, doch wird dies durch den erheblich billigeren Preis mehr als ausgeglichen. Im Transvaal wurden von Juni 1903 bis Ende Mai 1904 rund 2,1 Millionen Tonnen gefördert. Die Zahl der in Transvaal arbeitenden Kohlenminen beläuft sich auf 24.

Die Bedeutung des südafrikanischen Marktes für die Exportländer.

Jahr	Vereinigtes Königreich		Britische Besitzungen		Fremde Länder	
	Wert £fd. Sterl.	Prozent	Wert £fd. Sterl.	Prozent	Wert £fd. Sterl.	Prozent
1897	17 001 592	71,1	1 234 697	5,2	5 668 983	23,7
1898	15 155 674	69,1	1 518 059	6,9	5 270 751	24,0
1899	13 405 539	64,7	2 143 810	10,3	5 175 650	25,0
1900	14 777 720	64,1	3 626 798	15,7	4 668 514	20,2
1901	20 325 822	65,6	4 737 825	15,3	5 908 061	19,1
1902	29 247 743	64,4	5 517 858	12,1	10 661 413	23,5
1903	30 263 840	62,1	5 201 711	10,7	13 284 923	27,2

Ein bis ins einzelne zuverlässiges Bild über den Anteil der verschiedenen Länder an dem Exporthandel nach Südafrika läßt sich aus den zur Verfügung stehenden

Zahlen nicht geben, da z. B. eine große Anzahl Waren außerbritischen Ursprungs über England geht und als britische Einfuhr aufgeführt ist, während ein großer Teil der schweizerischen und österreichischen Waren unter der Rubrik Deutschland erscheint. Der neue Zolltarif wird hierin eine Änderung bringen, da im Hinblick auf die differentielle Behandlung britischer Waren genaue Angabe des Herkunftslandes vorgeschrieben ist.

Seit 1897 ist also der verhältnismäßige Anteil des Mutterlandes am südafrikanischen Handel (mit Ausnahme von 1901) gefallen, derjenige der Kolonien seit 1900 nicht unbeträchtlich zurückgegangen. Der Anteil der übrigen Staaten ist zwar während des Krieges bedeutend gesunken, aber seit dem Friedensschluß um nahezu 8 Prozent gestiegen. Die beträchtliche Zunahme der kolonialen Einfuhren in den Jahren 1900 und 1901 erklärt sich hauptsächlich durch den großen Bedarf der Truppen an Nahrungs- und Futtermitteln.

Was nun die Herkunftsländer anbetrifft, so nehmen England, die Vereinigten Staaten und Deutschland die ersten Plätze, und zwar in vorstehender Reihenfolge ein.

Seine hervorragende Stellung hier verdankt England seinem politischen Zusammenhang mit den vier Kolonien, von denen Orange- und Transvaalkolonie noch direkt dem Kolonialamt unterstehen. Alle jene Momente, die die staatsrechtliche, nationale und sprachliche Gemeinschaft auslösen, haben hier große Bedeutung in dem Kampf, der allgemein um den südafrikanischen Markt entbrannt ist. Unbestritten ist es z. B., daß der Bedarf des öffentlichen Verkehrswesens stark unter diesem Einfluß steht. Aber abgesehen von diesen natürlichen Vorteilen, hat es die Regierung und die Geschäftswelt nicht an Anstrengungen fehlen lassen, um die unstrittene Vormacht zu behaupten. Eine Reihe von Kommissionen und Einzelreisenden haben im Auftrage der Interessenten das Land bereist, um Informationen zu sammeln. Die Ergebnisse sind im weitesten Umfange der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Vorgänge auf dem Gebiet des Handels werden sorgfältig verfolgt, um die Beobachtungen dem heimischen Export nutzbar zu machen.

Kanada schickt sich an, seinen Export dorthin lebhaft zu entwickeln. Australien und Neuseeland teilen sich mit Argentinien in die Lieferung eines Hauptbedürfnisses des südafrikanischen Lebens, gefrorenen Fleisches, daneben liefern sie auch Holz, Lebensmittel und Futterstoffe. Großbritannien begegnet hier der schärfsten Konkurrenz von seiten der Vereinigten Staaten, deren Export nach Südafrika einen mächtigen Aufschwung genommen hat. Die Hauptartikel des amerikanischen Imports sind: Lebensmittel, Maschinen für Landwirtschaft und Minen, Werkzeuge, Eisenbahn- und Brückenmaterial. Die auffallende Zunahme des (amerikanischen) Imports läßt sich zum Teil aus den günstigen Produktionsbedingungen erklären, weiter mag dazu der Umstand beitragen, daß bedeutendes amerikanisches Kapital an den Minen beteiligt ist sowie daß eine sehr beträchtliche Zahl der leitenden praktischen Beamten und Ingenieure in den Minen Amerikaner sind. Deutsche Ingenieure sind recht wenig in diesen Stellungen tätig. Ihre theoretische Vorbildung wird der amerikanischen gegenüber stets anerkennend hervorgehoben, dagegen ist ihm der Amerikaner, was praktische Verwendbarkeit und Fähigkeit, sich in den eigenartigen Verhältnissen der südafrikanischen Minen zurechtzufinden, anbetrißt, weit überlegen.

Ein ganz besonderer Vorteil erwuchs der amerikanischen Konkurrenz aus dem Frachtkrieg der Dampferlinien (Union Castle Line, Deutsche Ostafrika-Linie und Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Ring gegen Prince- und Houston-Linie). Dieser Krieg führte dazu, daß geraume Zeit Waren von Amerika zu 10 Schilling die Tonne verschifft wurden, während die Frachttäge für kontinentale und britische Güter zwischen 25 Schilling und 42 Schilling 6 Pence betragen. Sobald sich aber die amerikanische Ware den Markt erobert hatte, war es schwer möglich, sie wieder zu verdrängen, selbst als die Frachten wieder stiegen. Es wäre falsch, diesen äußeren Vorteilen allein den gewaltigen Erfolg zuzuschreiben. Nicht am wenigsten ist dieser die Frucht der rastlosen Tätigkeit, der Erfindungsgabe und Energie der produzierenden und handeltreibenden Stände, die weder Mühe noch Kosten scheuen, um das gesteckte Ziel zu erreichen. Der Amerikaner ist sich bewußt, daß es ohne pekuniäre Opfer in dem Kampf um einen so umstrittenen Markt nicht abgeht. So läßt er das Land durch tüchtige und gereifte Leute studieren, bringt Opfer, selbst wenn augenblicklich kein Nutzen zu erwarten ist, und verwendet Unsummen auf die Ausstattung seiner Preislisten, Probefendungen und Muster. Er ist vorbildlich in bezug auf Information seiner Abnehmer über Frachten, Raumerparnis und alle die kleinen Dinge, die für den Importeur von Bedeutung bei seinen Berechnungen sind. Er ist schnell entschlossen, wo Geschäftsaussichten sich bieten, selbst große Kapitalien in die Waagschale zu werfen.

Trotz aller Schwierigkeiten und zum Teil auch Anfeindungen hat sich der deutsche Import einen ansehnlichen und wachsenden Anteil am südafrikanischen Handel zu sichern gewußt. Der deutsche Export nach der Kapkolonie betrug: 1903 rund 1,5 Millionen Pfd. Sterl. gegen 1,3 Millionen im Jahre 1902 und 800 000 im Jahre 1901. Die Importe deutscher Herkunft durch Kap- und Natalhäfen wurden für 1901 mit 1,1 Millionen Pfd. Sterl., 1902 mit 1,7 Millionen und für 1903 mit 2,2 Millionen Pfd. Sterl. angegeben. Es gibt nur wenige Warengattungen, in denen Deutschland sich nicht betätigt hätte, und deutsche Erzeugnisse haben sich auf fast allen Gebieten einen geachteten Namen gemacht und den Wettbewerb erfolgreich aufgenommen; dies gilt besonders von Maschinen, elektrischen Anlagen, Kleinbahnmaterialien, Schienen, Konstruktionseisen, Zement, Sprengstoffen usw. Von anderen Waren sind es vielfach billigere Sorten, aber auch in den teureren hat sich die deutsche Industrie mit gutem Erfolg versucht. Im großen und ganzen darf der deutsche Handel, soweit Südafrika in Frage kommt, der Zukunft getrost entgegensehen, er wird sich aber stets der Schwierigkeiten bewußt sein müssen, die eine wachsame, rastlose und immer noch steigende Konkurrenz für ihn mit sich bringt.

Die Finanzen.

Der Stand der öffentlichen Finanzen der Kapkolonie spiegelt im allgemeinen die wirtschaftlichen Verhältnisse wieder, wie sie oben geschildert wurden. Während 1902/03 einen Überschuß ergab, hat 1903/04 starke Rückgänge in den Einnahmen und ein Defizit gezeigt, so daß sich die Regierung zu neuen Besteuerungsmaßnahmen genötigt gesehen hat. Die ordentlichen Einnahmen und Ausgaben der Kapkolonie betragen in den Jahren:

	Einnahmen:	Ausgaben:
1900/01 . . .	7 957 499 Pfd. Sterl.	7 990 161 Pfd. Sterl.
1901,02 . . .	9 050 371 " "	8 617 625 " "
1902,03 . . .	11 701 149 " "	11 197 970 " "
1903/04 . . .	nicht festgestellt.	

Die Einnahmen für das Halbjahr, endend mit Dezember 1904, waren 1167327 Pfd. Sterl. geringer als für das korrespondierende Halbjahr 1903, trotz der neu-erhobenen Einkommensteuer. Die Hauptausfälle wiesen Eisenbahnen und Zölle auf.

Die öffentliche Schuld der Kapkolonie betrug Ende 1900 rund 31 Millionen Pfd. Sterl., sie stieg bis 31. Dezember 1902 auf 36 962 428 Pfd. Sterl. und fiel wieder bis 31. Dezember 1903 auf 36 465 249 Pfd. Sterl. Sämtliche Schuldverpflichtungen der Kapkolonie betragen Mitte 1904 rund 45 Millionen Pfd. Sterl.

Die produktiven Anlagen (Eisenbahnen, Telegraphen usw.) in der Kapkolonie, Transvaal und Oranjestadt betragen 1903 einen Wert von rund 36 Millionen Pfd. Sterl. dar, die unproduktiven rund 7 Millionen Pfd. Sterl.

In Transvaal ist die Ausgleichung des Budgets im Finanzjahr 1903/04, wenn auch nicht gerade ohne Schwierigkeiten, gelungen. Die Oranjestadt hat dagegen im vergangenen Jahr mit einem Überschuß von 116 000 Pfd. Sterl. abgeschlossen. Selbständig neben den Finanzen dieser beiden Kolonien geht das gemeinsame Budget derselben her, dem die Einnahmen aus den Central South African Railways zugehen und dem zugleich die Unterhaltung der South Africa Constabulary und der Schuldendienst für die gemeinsame Schuld obliegt. Der Überschuß der Ausgaben über die Einnahmen dieser Organisation wird durch Beiträge der Beteiligten gedeckt. Nach einer im März 1904 aufgestellten Schätzung waren noch 1 020 000 Pfd. Sterl. von den beiden Kolonien zu den Einnahmen zuzuschießen.

Die südafrikanischen Häfen.

Ihrer Bedeutung nach folgen sich die Kap-Häfen in nachstehender Reihenfolge:

Einfuhrwerte im Jahre 1903:

Kapstadt	mit rund	13 200 000 Pfd. Sterl.,
Port Elizabeth	" "	10 500 000 " "
East London	" "	6 800 000 " "
Moffel Bay	" "	475 440 " "
Port Nolloth	" "	68 439 " "
St. Jones River	" "	22 028 " "

Kapstadt mit über 1400 einlaufenden Schiffen steht somit immer noch an der Spitze der Kap-Häfen. Es überragt zwar in bezug auf seinen Schiffsverkehr Durban, welches im Jahre 1902 und 1903 von je nur 950 Schiffen angelassen wurde, wird aber schon im Jahre 1903 in bezug auf die Menge der eingeführten Waren von diesem übertroffen — der Wert der Einfuhr über Durban, ohne Regierungsgüter, betrug über 13,5 Millionen Pfd. Sterl. Dies sowie die relativ stärkere Zunahme der Einfuhren über Port Elizabeth und East London dürfte eins der Anzeichen sein, die auf den Rückgang der Bedeutung Kapstadts für den südafrikanischen Handel hindeuten.

Seine Entfernung von den Hauptzentren des Bedarfs schließen es für den größten Teil der dafür in Betracht kommenden Warengattungen aus. Wenn es zur Zeit immer noch seinen Rang aufrecht erhalten hat, verdankt es dies zum Teil seiner Rolle als Passagierdurchgangsplatz, Sitz der Regierung und Stapelplatz für einen volkreichen und fortgeschrittenen Distrikt. Während des Krieges wirkte der Umstand mit, daß es Operationsbasis war. In normalen Zeiten wird sein Einfluß im allgemeinen weder nach Norden noch nach Osten über de Kar hinausreichen. Das Gebiet darüber hinaus fällt den anderen Häfen als Hinterland zu, auf diese hat sich infolgedessen auch die Aufmerksamkeit der Exportwelt in den letzten Jahren gerichtet. Port Elizabeth beherrscht zum guten Teil heute noch, abgesehen von dem ihm zufallenden Streifen der Kapkolonie, den Handel nach Kimberley, Südrhodesien und große Teile der Orange-flußkolonie. Die Fertigstellung der Eisenbahnverbindung Springsfontein—Kimberley, durch welche die Entfernung zwischen East London und Kimberley wesentlich verkürzt werden wird, könnte möglicherweise der Bedeutung Port Elizabeths für beide Abzugsgebiete Abbruch tun. Bemerkenswert ist sein Anteil an dem Johannesburger Handel und an der Versorgung großer und fruchtbarer landwirtschaftlicher Distrikte in der Kapkolonie selbst.

In starkem Wettbewerb mit Port Elizabeth steht East London, welches im allgemeinen, außer den landwirtschaftlichen Distrikten der östlichen Kapkolonie, große Teile der Orange-flußkolonie, Basutoland, Transkei, Pondoland und Kaffraria mit Waren versorgt; dazu tritt sein Anteil am Handel mit Südrhodesien und dem Transvaalminendistrikt.

Natal's einziger Hafen, Port Durban, beherrscht zunächst die gesamte Natal-einfuhr, sodann ist es wichtig für die Einfuhr nach dem Transvaal und der Orange-flußkolonie, mit East London befindet es sich in rasch zunehmendem Wettbewerb.

Es betrug die Durchfuhr an zollbaren Gütern allein:

	1902:	1903:
durch Natal nach Orange-flußkolonie	190 405 Pfd. Sterl.,	424 605 Pfd. Sterl.,
" " " East Griqualand	76 874 " " "	91 646 " " "

wozu noch ein beträchtlicher Handel mit zollfreien Gütern kommt. Die Projekte der Schaffung einer neuen Bahnlinie zwischen Natal und dem Transvaal sind noch nicht zur Verwirklichung reif.

Die Kaphäfen, insbesondere East London, sind sich der Gefahr wohl bewußt, die ihrem Handel von dieser Seite, nicht zum wenigsten infolge der energischen Tätigkeit der Hafeneinrichtungen, drohen. So haben die Kaphäfen seit dem Kriege lebhaft an dem Ausbau ihrer Hafeneinrichtungen gearbeitet, große Projekte sind entstanden und bedeutende Summen bewilligt. Gemeinsam aber wenden sich die Häfen der Kapkolonie und Natal's gegen die Gefahr, die ihnen aus dem Emporkommen der portugiesischen Delagoa-Bai droht. Die natürlichen Vorteile dieses ausgezeichneten Hafens, billigere Frachten und die Tatsache, daß er die kürzeste Bahnverbindung mit Johannesburg hat, werden ihm in naher Zukunft eine Vorherrschaft unter den südafrikanischen Häfen sichern.

Der Umstand, daß diese niedrigen Frachten sich zum Teil auf eine Abmachung zwischen Transvaal und Mozambique stützen, nach der die Säge von Delagoa-Bai

nach Johannesburg niedriger sein müssen als die von irgend einem anderen Handelsplatz Südafrikas aus, hat zu lebhaften Erörterungen in den Interessentkreisen und den beteiligten Regierungen geführt, es ist das Projekt einer Unifikation der Eisenbahnen Südafrikas und ihrer Tarife erörtert worden.

Der Kampf um die Verfassung.

Mit der wirtschaftlichen Umgestaltung Südafrikas geht eine Bewegung zu seiner politischen Umformung Hand in Hand. Transvaal und die Orangefluß-Kolonie sind bis jetzt noch dem Foreign office unterstellt. Die englische Regierung hält an der Meinung fest, daß dem endgültigen Ziele: einem sich nach dem Muster der anderen großen Kolonien selbst regierenden und geeinten Südafrika, die Einrichtung eines verantwortlichen — representative — Government vorhergehen muß. In der Thronrede am 14. Februar d. Js. bei der Eröffnung des englischen Parlaments heißt es: „The steps to be taken for establishing a Representative Constitution in the Transvaal are receiving the earnest consideration of my Government and of those administering the Colony, and will, I hope result in substantial progress towards the ultimate goal of selfgovernment.“

Im Juli 1904 entschied sich die englische Regierung nun für die Gewährung dieser erwähnten repräsentativen Institutionen an den Transvaal im Jahre 1905. An Stelle der bis dahin ernannten Mitglieder des gesetzgebenden Rates sollten gewählt werden, um so der Kolonie die Möglichkeit zu bieten, direkte Vertreter zur Beratung ihrer Angelegenheiten zu entsenden. Dennoch deckt sich diese Konzession nicht mit dem Begriff völliger politischer Kontrolle, welcher im Mutterlande unter einem responsible government verstanden wird. Immerhin ist es ein entscheidender Schritt dazu.

Zu der Zeit, als der gesetzgebende Rat gebildet wurde, machten die Umstände irgendwelche weiteren Schritte auf dem Wege zu einer repräsentativen Verfassung unmöglich, man sah aber voraus, daß dieser Zustand kein dauernder sein könnte, und setzte seine Dauer auf vorläufig 2 Jahre fest.

In einer jungen Kolonie aber wie dem Transvaal, und besonders in einer, welche eine so eigenartige Entwicklung durchmacht, ist eine geklärte öffentliche Meinung auch nach Ablauf dieser 2 Jahre kaum vorhanden, es gibt keinen Brennpunkt gemeinsamen politischen Fühlens und keine Übereinstimmung darüber, nach welchen Zielen die Politik geleitet werden soll. Weiter besteht auch keineswegs Einigkeit in bezug auf die zu stellenden Forderungen. Ein Teil der Bevölkerung verlangt eine Regierungsform, die weit über die jetzigen Pläne der englischen Regierung hinausgeht. Andere — und die sind in der Mehrzahl — neigen der Ansicht zu, daß die Kolonie zu so durchgreifenden Änderungen noch nicht reif ist, und an der Wahlurne sich leicht der Kampf wiederholen könnte, der draußen so lange gewütet hat.

Allmählich treten zwei politische Strömungen zur Umgestaltung der parlamentarischen Institutionen immer deutlicher hervor: Einmal die extreme Richtung, welche von den innerlich unversöhnlichen Elementen unter den Buren vertreten wird — Botha, Krüger, Beyers, Schalk Burger, van Heerden u. a. — und die eine Selbstregierung für das alleinige Heilmittel aller Übel ansieht. Daneben bildet sich eine

gemäßigte Partei, welche zugibt, daß das Land für eine Selbstregierung noch nicht reif ist. Diese letztere Partei erschien zuerst mit einem Programm auf dem Kampfsplatz und veröffentlichte ein Manifest unter dem Titel „Transvaal Progressive Association“. Ihre Forderungen sind:

1. Aufrechterhaltung der britischen Flagge.
2. Einführung einer repräsentativen Regierung auf liberaler und gerechter Grundlage, welche die Gewährung der freiesten und vollständigsten Selbstregierung zum ersten geeigneten Zeitpunkt vorbereiten soll.
3. Anerkennung des Grundsatzes, daß alle Wähler gleiche Rechte genießen und ihre Stimmen gleichen Wert haben sollen.
4. Eine bestimmte und gerechte Eingeborenen- und asiatische Arbeiter-Politik unter Berücksichtigung der südafrikanischen Verhältnisse.
5. Unterstützung jeder Maßregel, die geeignet ist, Transvaal zu einem white man's country zu machen.
6. Bekämpfung jedes Versuchs auswärtiger Parteipolitiker, sich in die Transvaal-Angelegenheiten zu mischen.

Unterzeichnet ist dieses Manifest mit vielen einflussreichen Namen, wie Mr. Chaplin, Mr. Samuel Evans, Sir A. Woolfs-Sampson, Mr. Riven und Mr. St. John Carr. —

Kürzlich hat Lord Milner eine Deputation der Transvaal Progressive Association empfangen, um ihre Wünsche in bezug auf die Einzelheiten der Ausführung des Programms zu hören. Den Hauptgegenstand der Verhandlung bildeten die Grundsätze für die Ausübung des Wahlrechtes. Die Wahlbezirke sollten gleich sein nach der Zahl der Wahlberechtigten, nicht nach der Bevölkerungszahl; es wurde ausgeführt, daß, wenn die Wahlbezirke nach letzterer eingeteilt würden, nur die alle 10 Jahre stattfindende Volkszählung einen Anhalt bieten könnte für die Veränderungen innerhalb der Wählerschaft, während andernfalls die Wählerliste für jedes Jahr auf dem Laufenden gehalten werden könnte. — Die zweite Forderung bezog sich im Anschluß an die erste auf die automatische Neueinteilung des Wahlbezirks bei Änderungen in der Wählerschaft, dieses mit Rücksicht auf das schnelle Wachstum der Industriezentren; ferner wurde die Gleichwertigkeit der in der Stadt und auf dem Lande abgegebenen Stimmen gefordert. — Was die Berechtigung zur Wahl anbetrifft, so sprach sich die Deputation dahin aus, daß die gegenwärtige Qualifikation für die Municipalratswahlen auch hierfür als Basis genommen werden sollte, mit der Alternative, daß die Wahlberechtigung allen weißen britischen Untertanen zustehen sollte, die entweder ein Durchschnittseinkommen von 150 Pfd. Sterl. im Jahre hätten oder vor dem Kriege auf der ersten Volksraad-Bürger-Liste gewesen seien.

In seiner Antwort hob Lord Milner hervor, daß der neue gesetzgebende Körper das Recht haben würde, alle Angelegenheiten, welche das Interesse der Kolonie betreffen, zu behandeln; das Veto der Krone sei nur gegen solche Maßnahmen beabsichtigt, welche die Rechte britischer Untertanen verletzten. Im übrigen war er nicht in der Lage, bindende Versprechungen zu machen, da die Festsetzung der Konstitution Aufgabe der britischen Regierung des Mutterlandes sei. Dort sei die öffentliche Meinung geneigt zur Einteilung der Wahlbezirke nach der Wählerzahl. In bezug auf

die Gleichberechtigung der Stimmen in Stadt und Land sei man sehr geteilter Ansicht wegen der schlechten Erfahrungen, die in der Kapkolonie gemacht seien. Wenn man von dem Prinzip der Gleichheit in diesem Falle abweichen würde, so müßte es gewiß in der Absicht sein, Intelligenz und Vertraulichkeit mit öffentlichen Angelegenheiten zu unterstützen, nicht um größere Gewalt in die Hände der spärlichen Landbevölkerung zu legen, unter der sozialer Instinkt sehr gering entwickelt sei. In bezug auf die automatische Neueinteilung der Wahlbezirke herrsche überall eine günstige Auffassung. —

Inzwischen hat auch die extreme Burenorganisation — Het Volk — in Transvaal ein Programm veröffentlicht. Dieses tadelt rund alle Maßnahmen der Regierung und fordert unumschränkte Selbstregierung unter Beibehaltung des alten Wahlmodus, welcher natürlich der Buren-Landbevölkerung ein dauerndes Übergewicht über die britische Bevölkerung in den Städten sichern würde. Wasser auf ihre Mühle goß die Rede, welche in England Sir Henry Campbell Bannermann zu Queensferry hielt, und in der er erklärte, daß seine Landsleute keine andere Regierungsform in Transvaal als Selfgovernment dulden würden.

Auf solche Wünsche, wie sie die Partei Bothas stellt, kann die britische Regierung natürlich nicht eingehen, wenn sie nicht alles wieder aufs Spiel setzen will, andererseits ist sie sichtlich bemüht, dem Lande das Maß von Freiheit zu geben, das mit den eigenen Interessen nur irgend vereinbar ist.

Eisenbahnbaupläne.

Der unermüdlische Förderer aller Pläne, welche auf die Entwicklung und den engeren Zusammenschluß der neuen Gebiete mit dem übrigen Südafrika abzielen, ist der Gouverneur Lord Milner, und das Mittel, das vornehmlich diesen Zwecken dienen soll, ist die Überwindung des gewaltigen trennenden Raumes durch den Bahnbau nach einem großangelegten System. In einer kürzlich abgehaltenen außerordentlichen Session des International Council zum Zweck der Genehmigung mehrerer neuer Bahnlinien in der Oranjesfluß- und Transvaal-Kolonie erwähnte Lord Milner zunächst, wie sich die Verhältnisse seit der letzten Session im Juni vorigen Jahres so gebessert hätten, daß der Bau dieser schon damals geplanten Linien jetzt in Angriff genommen werden könnte. Er fuhr dann fort: „We talk of a closer South African Union, but perhaps we do not consider how greatly of necessity it is impeded by purely physical difficulties — the immense distances which separate the principal centres, preventing the easy and constant intercourse and interweaving of interests and the free interchange of ideas so important in the growth of national life and sentiment. I hope we shall go on steadily filling up these awkward gaps, feeling that with every gap thus filled we are not only benefitting the particular district which the new line intersects or the places it immediately connects, but are taking a step, forward along the road which leads ultimately to a united South Africa!“

Die folgenden Linien wurden vorgeschlagen und genehmigt:

Bethlehem—Kroonstaad,

Bethlehem—Modderpoort,

Aliwal North—Wepener und Fortsetzung bis zu einem später zu bestimmenden Punkte (Hopetown?).

Die Gesamtschienenlänge dieser Strecken beträgt 339 englische Meilen.

Gleichzeitig wurde in Anbetracht der verfügbaren Fonds der Bau zweier Linien von Krügersdorp nach Mafeking und von Pretoria nach Rustenberg vorgeschlagen, diese hätten eine weitere Schienenlänge von 218 englischen Meilen.*)

Das Rückgrat dieses afrikanischen Bahnsystems soll die vielgenannte Kap—Kairo-Bahn bilden. Von vielen anfangs als eine Mythe betrachtet, von anderen als zwecklos und unrentabel verurteilt, trotzdem der Name des Urhebers jenes großen Planes, Cecil Rhodes, eigentlich seine Zweckmäßigkeit verbürgte, wird sie heute mehr und mehr der Hauptfaktor in den Bestrebungen zur Erschließung und Zusammenschließung Afrikas.

Die Kap—Kairo-Bahn.

Als Anfang dieser Linie ist die 1360 engl. Meilen lange Strecke von Kapstadt über Hopetown—Kimberley—Mafeking nach Bulawayo, der Hauptstadt von Matabeleland, (Südrhodesien) zu betrachten; sie läuft hart an der Grenze von Betschuanaland und dem Orangefluß und Transvaal Kolonie entlang. Von Bulawayo ab teilt sich die Bahn in zwei Linien. Die Mashonaland-Bahn führt nach Salisbury (298 engl. Meilen), welches seinerseits wieder mit dem Küstenplatz Baira durch die Bairaibahn verbunden ist (380 Meilen).

Die Hauptlinie dagegen nimmt ihre Fortsetzung durch kohlenreiches Gebiet zu den Victoria-Fällen am Zambezi (275 Meilen). Seit einigen Monaten ist die Strecke Bulawayo—Victoria-Falls dem Verkehr übergeben, und schon haben diese Naturwunder zahlreiche Reisende angezogen, dadurch zur Verbreitung der Kenntnis des Landes beitragend. Mit Recht sieht die Eigentümerin des Landes, The British South Africa Company, in den Victoria-Fällen selbst einen wertvollen Besitz. Außer der Anziehungskraft, die sie ausüben, ermöglichen sie auch die Ausnutzung gewaltiger Wasserkräfte. Augenblicklich ist man beschäftigt den Zambezi zu überbrücken; eine auf zehn Pfeilern ruhende Brücke sollte Anfang 1905 vollendet sein.

Von Bulawayo führt eine weitere Zweiglinie nach Swanda (Katombo); sie dient der Erschließung der Goldminen und Kohlenfelder im Südosten von Matabeleland.

Inzwischen macht auch die neue 100 Meilen lange Teilstrecke der Hauptbahn jenseits des Zambezi, von Victoria Falls nach Kalomo, dem Verwaltungszentrum für Barotseland, rasche Fortschritte. Kalomo wird im Frühjahr 1905 erreicht werden. Die weitere Verlängerung der Bahn bis zum Süden des Tanganikasees ist geplant, wenn auch ihre Ausführung einige Jahre in Anspruch nehmen wird. Den neuesten Nachrichten zufolge ist die Verlängerung der Kap—Kairo-Bahn bis zu einem Punkte — Broken Hill — 350 engl. Meilen nördlich des Zambezi in nordöstlicher Richtung liegend, von der South African Company beschlossen worden. Sobald Kalomo im Frühjahr 1905 erreicht ist, soll mit dem Bau der neuen Strecke begonnen werden. Die Gebiete, welche durch diese Bahn erschlossen würden, Nordrhodesien und

*) Der Bau dieser Linie ist inzwischen beschlossen.

das Britisch-zentralafrikanische Protectorat, haben in neuester Zeit an Bedeutung gewonnen. Die gesteigerte Nachfrage für Baumwolle und die Krisen, welche dieser Artikel in der englischen Baumwollindustrie hervorgerufen hat, eröffnen diesen Ländern Ausichten für die Zukunft, denn sie bieten die Möglichkeit der Baumwollerzeugung in großem Umfange.

Bis vor kurzem führte das zentralafrikanische Protectorat die Bezeichnung Njassaland, es umfaßt die Gebiete Zentralafrikas unter britischer Herrschaft, welche südlich des Tanganjika- und westlich des Njassasees liegen, ferner das Land unmittelbar südlich des Njassa am Ober- und Mittellauf des Shireflusses.

Nach den Berichten des Commissioner, Sir Alfred Sharpe, belief sich zwar die Ausfuhr von Baumwolle im Berichtsjahre, 1. April 1903 bis 31. März 1904, nur auf 20 Tonnen, jedoch waren diese von vorzüglicher Qualität; die Anbaufläche betrug im Februar 1904 schon 8000 Acres. Bei den guten Ernteausichten wird das nächste Ergebnis schon 800 bis 900 Tonnen betragen. Die Preise, welche diese Baumwolle in Liverpool erzielte, waren höher als die für amerikanische ($8\frac{1}{2} : 7\frac{1}{2}$ d.). Da die Hauptausgaben bei der Produktion dieses im ganzen billig zu erzeugenden Rohstoffes auf den Transport entfallen, so setzt das Protectorat alles daran, zunächst eine bessere Verbindung mit der Küste zu erhalten. Die Strecken, welche in dieser Beziehung am günstigsten liegen, sind jene am mittleren und unteren Shire, indem das Produkt auf dem Wasserwege den Hafen von Chinde erreicht. Bemerkenswert ist die Bereitwilligkeit der Eingeborenen, die Kultur der Baumwolle zu pflegen; große Mengen ägyptischen Samens sind unter die Bewohner des Shire-Hochlandes sowie die Uferbewohner des Tanganjika und Shire verteilt worden. Eine Gesellschaft steht im Begriff, ein Gebiet von 6000 Acres bei Chirome am Shire unter Kultur zu nehmen. Die inzwischen eingetroffenen Berichte über die Fortschritte der Baumwollkultur im zentralafrikanischen Protectorate lauten noch günstiger. Dank der günstigen Arbeiterverhältnisse im letzten Jahr ist die Anbaufläche wesentlich vergrößert und wird jetzt auf 20 000 Acres angegeben. Die British Central Africa Company hat allein 5500 Acres unter Kultur. Die nächste größere Gesellschaft, The Blantyre and East Africa Co., besitzt auch mehrere Tausend Acres. Mit Hilfe der Cotton Growing Association hat die Oceana Co. etwa 4000 Acres bebaut. Der Rest entfällt auf einzelne Pflanzler. Diese Umstände werden dazu beitragen, den Plan der Fortsetzung der Bahn bis zum Süden des Tanganjika zu fördern.

Wie überall in Südafrika, so bereitet auch in Rhodesien und dem Protectorat die Lösung der Arbeiterfrage die größten Schwierigkeiten. Eine Kontrolle der Regierung wird vor allem für notwendig erachtet, dann müssen aber auch bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse dazu beitragen, die Bevölkerung seßhafter zu machen. In Rhodesien ist die South Africa Company ferner bemüht, weiße Ansiedler in das Land zu ziehen, da der Mangel an weißer Bevölkerung besonders fühlbar ist.

Das Gebiet an der Bahn wird gleichzeitig mit dem Fortschreiten des Bahnbauvermessens und soll an bona fide-Ansiedler fast kostenlos abgegeben werden. Die Strecke, welche zunächst für die Besiedlung in Betracht kommt, liegt an der Mashonaland-Bahn—Bulawayo—Salisbury. Dem Anbau von Baumwolle und Tabak soll besondere Aufmerksamkeit zugewendet werden, die Gesellschaft rechnet dabei mit

dem Interesse, welches heute der Baumwollproduktion innerhalb der Reichsgrenzen aus wirtschaftlichen Gründen entgegengebracht wird und mit der, Unterstützung der British Cotton Growing Association.

Im Interesse des Kohlenbergbaues und der Minenindustrie wird auch für Rhodesien die Einfuhr von Chinesenlebensmitteln lebhaft befürwortet.

Das Ergebnis der letzten (revidierten) Zählung vom Frühjahr 1904 war:

für ganz Britisch-Südafrika südlich des Zambesi { 1 135 016 Weiße,
5 193 175 Farbige.

davon entfielen auf:	Weiße:	Farbige:
Kap-Kolonie	579 741	1 830 063
Transvaal	300 225	1 053 975
Natal	97 109	1 011 645
Rhodesia	12 623	593 141
Orangefluß-Kolonie	143 419	241 626
Basutoland	895	347 953
Betschuanaland	1 004	119 772

Wie die Verbindung zwischen dem zentralafrikanische Protectorat und Britisch-Ostafrika hergestellt werden kann, ist noch eine offene Frage, da weder die deutsche Regierung, noch der Kongostaat einem Bahnbau kaum ihre Zustimmung erteilen können der geeignet ist, den Handel und Verkehr der Gebiete an den zentralafrikanischen Seen an sich zu ziehen und nach Norden und Süden abzulenken. Vorläufig liegt auch kein nennenswertes Bedürfnis für Eisenbahnen vor, angesichts der ausgedehnten Wasser-Verbindung.

Im Norden der großen Seen sind die Anstrengungen Englands zur Erschließung des Landes nicht geringer als im Süden. Die Entwicklung des Britisch-Ostafrika nebst Uganda Protectorate und die des ägyptischen Sudan streben beide denselben Zielen zu, und eine nicht mehr ferne Zeit wird die Verbindung beider Gebiete durch Bahnbau und Wasserstraßen bringen, denn die englischen Pläne in bezug auf den ägyptischen Sudan und die Bewässerung Ägyptens erstrecken sich bis an die Quellen des Nils und die zentralafrikanischen Seen, welche andererseits Uganda und Ostafrika begrenzen.

Uganda.

Das „Foreign Office“ veröffentlicht den Bericht des Commissioner für Uganda, Mr. Sadler, abschließend mit dem 31. März 1904. Das Land hat in jeder Beziehung Fortschritte gemacht, die Verwaltung ist wirksamer geworden und Handel und Verkehr sind in stetem Wachsen begriffen. Die Zahlen des Budgets sprechen für sich selbst:

Einnahmen:	Ausgaben:
1902/03 £ 40 935	1902/03 £ 203 733
1903/04 £ 51 474 + £ 10 539	1903/04 £ 186 800, d. h. gegen den Voranschlag — £ 4679

Der Gesamthandel belief sich auf:

1903/04 £ 176 047

1902/03 £ 94 717

Davon entfielen auf den:

Export:

1902/03 £ 32 179

1903/04 £ 52 843

Import:

1902/03 £ 62 538

1903/04 £ 123 199

In kultureller Beziehung macht die Bevölkerung sichtbare Fortschritte, wie der Bau von Backsteinhäusern, die Verwendung von Eisengerät, Möbeln, Werkzeugen und europäischem Hausgerät beweisen.

Die Ugandabahn endet in Port Florence am Victoria Nyanja. Sie ist etwa 600 engl. Meilen lang und erschließt ein Land, welches zum Teil fast unbewohnt ist, aber sich wegen seines fast europäischen Klimas zur Ansiedlung Weißer eignet. Das Uganda Protectorat selbst dagegen wird nie in dem Sinne a white man's country werden, wie etwa Südafrika oder dieses von der Ugandabahn berührte Gebiet.

Die wirtschaftliche Entwicklung Ugandas soll sich vornehmlich auf die Produktion von Baumwolle, Kaffee und Gummi stützen, auch Viehzucht wird betrieben. Welche Vorteile hierbei die Bahn gewährt, deren Bedeutung stetig wachsen wird, geht schon aus der einen Tatsache hervor, daß der Kongostaat sie mehr und mehr für den Waren- und Passagierverkehr zu seinen östlichen Teilen in Anspruch nimmt.

Ägypten.

Die Hauptbahnlinie Ägyptens läuft parallel mit dem Nil und ist bis Assouan durchgeführt. In Wadi Halfa beginnt dann die Wüstenbahn, zunächst läuft diese quer durch die nubische Wüste nach Abu Hamed am Nil und vermeidet so den großen Bogen des Flusses; von Abu Hamed ab folgt sie wieder dem Flußlauf über Berber bis zur Hauptstadt des Sudans, Chartum. Eine andere Zweiglinie folgt von Wadi Halfa aus dem Fluß bis Dongola.

Nach dem Bericht Lord Cromers ist der Bahnbau in südlicher Richtung Ägyptens mit der Erreichung Assouans für die nächsten Jahre zum Abschluß gebracht, dagegen liegt ein Bedürfnis für laterale Linien vor, die geeignet sind, die Produkte der neu angebauten, landeinwärtsliegenden Strecken dem Fluß oder der Hauptlinie zuzuführen.

Anders liegt die Frage der Ausdehnung des Bahnnetzes im ägyptischen Sudan. Die Aussichten für den Bahnbau sind hier bedeutend größer und vorläufig nur durch finanzielle Bedenken und die geringe Bevölkerungsdichtigkeit gehemmt. Die Bevölkerungszahl wird heute auf 1 870 500 geschätzt. Vor der Derwischherrschaft wurde sie auf 8 525 000 angegeben. 3 451 000 sollen Krankheiten zum Opfer gefallen sein, weitere 3 323 000 in den Kämpfen des Mahdismus gefallen sein. Diese Zahlen scheinen sehr unglaubwürdig, aber Sir Reginald Wingate fügt seinem Bericht hierüber die Worte hinzu: „That the loss under the two headings given above should represent upwards of 75 % of the total population seems almost incredible but from my own personal experience I can vouch for the comparative

correctness of the figures. One has only to travel through the country to realize the terrible ravages of Dervish misrule, of which there is such painful evidence in the wholesale destruction of towns and villages, and the enormous tracts of once cultivated land now either a barren wilderness or overgrown with thorns and high grass, necessitating immense labour to clear and bring again under the plough.“ Zugleich zeigen diese Zeilen aber, welcher hohen Entwicklung der Sudan unter einer guten Verwaltung fähig ist. Die Anzeichen für eine Besserung der allgemeinen Lage mehren sich, und ein stetiger, wenn auch allmählicher Fortschritt scheint durch die umfassenden Pläne der Regierung gewährleistet. Die Bevölkerung Omdurmans ist seit der Besetzung von 40 000 auf 50 000 gestiegen, d. h. es hat eine größere Einwohnerzahl erreicht als vor der Derwischherrschaft, es galt damals als überbevölkert.

Auch für den Sudan erhofft man viel von dem Anbau der Baumwolle in großem Maßstabe. Kürzlich sind bedeutende Strecken zwischen Berber und Chartum mit Baumwolle bepflanzt, weitere Versuche in Dongola sind sehr günstig ausgefallen.

Das obere Niltal scheint zur Baumwollkultur besonders geeignet zu sein, die Qualität ist der Unterägyptens mindestens gleichwertig. Unterstützt durch die Berber—Suakin-Bahn, welche die Mündung des Atbara mit dem Roten Meer verbinden soll, wird hier bald eine Tätigkeit ins Leben gerufen werden, die für das Land und die britische Kapitalsanlage gleich vorteilhaft ist.

Chartum ist heute mit Alexandrien durch Schienenweg von 1300 engl. Meilen und Wasserweg von 200 engl. Meilen (Assouan—Wadi Halfa) verbunden, die neue Bahnverbindung wird Chartum auf 470 Meilen der Küste des Roten Meeres nähern. Welche Bedeutung diese neue Verbindung hat, zeigt die eine Tatsache, daß heute die Tonne Kohlen in Wadi Halfa 50 Schilling kostet. Der Bahnbau ist in Suakin und Berber gleichzeitig begonnen, und je 30 Meilen etwa sind auf beiden Seiten fertiggestellt.

Ein Bericht Sir William Garstins beschäftigt sich eingehend mit der Verbesserung der Wasserverhältnisse des Nils und seiner Quellflüsse. Heute, wo die finanziellen Bedenken zum großen Teil geschwunden sind, die Ägypten solange verhindern, an die Ausführung großer Aufgaben der Landeskultur zu gehen, ist die Frage, wie die Wassermenge des Nils durch Regulierungsarbeiten vermehrt werden kann, in den Vordergrund getreten, denn von ihrer Lösung allein hängt die Vergrößerung des bebauungsfähigen Landes ab, dessen größte Ausdehnung mit heutigen Mitteln nahezu erreicht ist. Der Abfluß der großen Seen, der Bar el Djebel, läßt vor seiner Vereinigung mit dem Bar el Ghazal zum Weißen Nil eine große Wassermenge in den Sümpfen zwischen Bor und der Mündung des Bar el Ghazal, zum größten Schaden Ägyptens, ein.

Nach eingehenden Untersuchungen an Ort und Stelle geht der Plan Sir William Garstins dahin, entweder einen Kanal durch die Sümpfe zu legen oder aber ein neues Flußbett unter Vermeidung der Sumpfgegend zu schaffen. Die Länge dieses Kanals würde 200 engl. Meilen betragen müssen und etwa 5½ Millionen Pfd. Sterl. kosten. Diese hohe Summe erscheint als eine berechtigte Ausgabe, indem



ein so regulierter Nil eine erhöhte Sicherheit und Prosperität für Ägypten und seine Bevölkerung mit sich brächte. Natürlich sind weder der Urheber dieses gewaltigen Planes noch die ägyptische Regierung geneigt, ohne eingehende Vorstudien an die Ausführung zu treten, aber immerhin hält Lord Cromer den Vorschlag für wichtig genug, um in den Etat 24 000 Pfd. Sterl. für die Vorarbeiten zu setzen; von dem Ergebnis dieser Untersuchungen wird für Ägypten viel abhängen.

Lord Cromers Einführungsschreiben zu dem Bericht Sir William Garstins umfaßt ein noch weiteres Gebiet wie der letztere, indem es die ganzen Pläne der ägyptischen Regierung für die öffentlichen Arbeiten der nächsten Jahre berührt. Es gehören hierzu vor allem die weitere Vervollkommnung des Bewässerungssystems in Mittelägypten; so soll der große Staudamm bei Assouan erhöht werden. Dieser Vorschlag bedeutet eine glänzende Rechtfertigung jenes Werkes, dessen Versagen anfangs von so vielen Seiten prophezeit wurde; es hat Ägypten in 2 Jahren viel Segen gebracht und soll nun noch mehr bringen. Die beiden Mündungen des Nils bei Rosette und Damiette sollen unter Anwendung großer Mittel verbessert werden. Für den Bahnbau in Mittel- und Unterägypten sind für die nächsten Jahre 3 Millionen Pfd. Sterl. ausgesetzt. Auch für Oberägypten und den Sudan sind verschiedene Verkehrsverbesserungen geplant, so der Bau einer Bahn von Chartum nach Abu Haras am Blauen Nil und ausgedehnte Bewässerungsanlagen an den Ufern des letzteren.

Kurz, auch die Nilregion steht an der Schwelle namhafter Verbesserungen, und für Ägypten, welches so lange Jahre der Mißwirtschaft und Unzufriedenheit gesehen hat, ist eine Zeit angebrochen, in welcher es mit Sorgfalt und großer Voraussicht regiert wird.

W. P.



Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1903/04.

Die folgende Besprechung hat den Zweck, an der Hand der dem Kongresse vorgelegten Jahresberichte des Marineamtes und seiner einzelnen Abteilungen das Vorgehen dieser Behörde und die Anschauungen, welche sie leiten, möglichst erschöpfend kennen zu lehren. Wenn hierbei Wiederholungen vorkommen, so hat das in Kauf genommen werden müssen, weil es zweckmäßig schien, zu zeigen, wie die beteiligten Stellen, wenn sie auch eifrig auf die Wahrung ihrer Selbständigkeit bedacht sind, doch in fast allen Einzelheiten von den gleichen Anschauungen geleitet werden und, ohne daß eine leitende Persönlichkeit überall erkennbar wäre, nur einem Ziele zustreben: der Schaffung der erreichbar stärksten und besten Flotte mit möglichster Beschleunigung und unter Aufwendung aller Mittel, welche dafür verfügbar gemacht werden können. Bei der zunehmenden Bedeutung, welche diese Flotte auf solche Weise für die Angehörigen aller Staaten naturgemäß gewinnen muß, erschien daher ein Eingehen auf manche Details, welche früher unbesprochen blieben, umsomehr geboten, als sie uns die Kenntnis von Ansichten vermitteln, welche, wenn wir sie auch nicht immer zu teilen vermögen, doch schon deshalb von Interesse sind, weil sie uns den Werdegang eines Organismus erklären helfen, der in erster Linie zum Träger der imperialistischen Idee berufen ist. Für diejenigen, welche sich bis dahin mit den Verhältnissen der amerikanischen Flotte weniger beschäftigt haben, seien kurz einige Notizen über die Organisation der Verwaltung vorausgeschickt.

Oberbefehlshaber der Flotte wie der Armee ist der Präsident. Unter ihm ist die Kommandoführung wie die Verwaltung in der Hand des Marinesekretärs (secretary of the U. S. Navy) vereinigt, welchem der assistant secretary (wenn er den Sekretär in Behinderungsfällen tatsächlich vertritt, acting secretary of the Navy genannt) zur Seite steht. Beide sind Zivilisten, der Marinesekretär muß ein solcher sein. Unter dem Marinesekretär, welcher dem Präsidenten bzw. dem Kongresse verantwortlich ist, sind die Geschäfte des Marineamtes auf Bureaus verteilt, deren Vorstände (Chefs) innerhalb ihres Geschäftsbereiches völlig selbständig und nur dem Marinesekretär verantwortlich sind. Man kann diese Bureaus am besten mit den Abteilungen oder selbständigen Dezernaten unseres Reichs-Marine-Amtes vergleichen. Die Bureauchefs vertreten auch ihr Ressort selbst im Kongresse, und ihre Jahresberichte gehen diesem im Originale mit einem besonderen Jahresberichte des Marinesekretärs zu. Diese Bureaus sind:

1. Bureau of Navigation;
2. Bureau of Ordnance;
3. Bureau of Equipment;
4. Bureau of Yards and Docks;
5. Bureau of Construction and Repair (Chef: der Chief Constructor);
6. Bureau of Steam Engineering (Chef: der Engineer in Chief);
7. Bureau of Supplies and Accounts (Chef: der Paymaster General);
8. Bureau of Medicine and Surgery (Chef: der Surgeon General).

Der Chef des Bureau of Yards and Docks ist ein Civil Engineer, die Chefs der Bureaus of Navigation, Ordnance und Equipment sind höhere Seeoffiziere. Alle Bureauchefs haben für die Dauer ihrer Amtsführung Rang und Gehältnisse eines Kontreadmirals: Diesen Titel selbst dürfen jedoch nach neuester Entscheidung nur wirkliche Seeoffiziere führen. Außerdem unterstehen dem Marinesekretär direkt der kommandierende Brigadegeneral der Marineinfanterie und der Generaladvokat (Judge Advocate General) ein Seeoffizier mit Kapitänsrang.

Der Geschäftsbereich der Bureaus ergibt sich im allgemeinen ohne weiteres aus ihrer Bezeichnung. Nur das Bureau of Navigation bedarf besonderer Erläuterung. Denn dieses wichtigste Bureau hat mit der Navigation als solcher wenig oder nichts zu tun. Beispielsweise gehören die hydrographischen Angelegenheiten unter das Bureau of Equipment. Das Bureau of Navigation hingegen läßt sich am besten mit dem allgemeinen Marine-Departement unserer Organisation vergleichen und führt auch die Admiralstabsarbeiten aus: es umschließt die Angelegenheit des gesamten militärischen Personals der Marine, deren Ausbildung und Unterricht sowie die Verwendung des Schiffsmaterials in den verschiedenen Flotten und Geschwadern. Der Chef dieses Bureaus ist daher in gewissem Sinne tatsächlich der Höchstkommmandierende der Marine, wenn er auch dem Range nach nur ein jüngerer Flaggoftizier ist.

Neben den Bureaus besteht als beratende Instanz für den Marinesekretär, gewissermaßen als Admiralitätsrat, der General Board, unter dem Vorsitze des Admirals der Flotte. Dieser Rat wird aus Offizieren und Beamten zusammengesetzt, welche der Marinesekretär ernennt: der Chef des Bureau of Navigation spielt auch in ihm nächst dem Vorsitzenden die führende Rolle. Admiral der Flotte ist zur Zeit der Sieger von Cavite, Admiral Dewey, welchem dieser Rang für seine Verdienste im spanischen Kriege besonders vom Kongresse verliehen worden ist. Im übrigen gibt es bekanntlich in der amerikanischen Flotte bis jetzt keinen höheren Rang als den des Kontreadmirals, im Gegensatz zum Heere, in welchem der höchste Offizier den Rang des Generalleutnants hat.

I. Jahresbericht des Bureau of Navigation.

Der jetzige Chef, Kontreadmiral Converse, folgte dem verstorbenen Kontreadmiral Taylor, nachdem er wenige Monate zuvor erst zum Chef des Bureau of Ordnance ernannt worden war. Er leitet seinen Jahresbericht mit einem Nachruf an seinen Vorgänger ein, dessen Tod einen schweren Verlust für die Flotte bedeute, und läßt dann die vier Punkte folgen, welche Admiral Taylor noch kurz vor seinem Tode als die wichtigsten für den Jahresbericht aufgestellt hatte, nämlich:

1. Die Notwendigkeit der Schaffung eines Admiralstabes oder einer ähnlichen Organisation;
2. die Altersverhältnisse der höheren Seeoffiziere;
3. die Vermehrung des Offizierkorps;
4. die Notwendigkeit der Verstärkung der Kreuzerflotte.

Zu 1. hatte Admiral Taylor bemerkt, es sei unweise, mehr Schiffe zu bauen, ohne gleichzeitig die Mittel zu schaffen, um die Angelegenheiten der Flotte richtig zu führen. Es wird dann weiter ausgeführt, daß es als die wichtigste Lehre

des russisch-japanischen Krieges anzusehen sei, die Kriegsbereitschaft der Flotte für deren sofortige Verwendung zu jeder Zeit sicherzustellen. Bei der gegenwärtigen Organisation sei es zwar eine der Aufgaben des Bureau of Navigation, die Weitergabe der Befehle des Marinesekretärs an die Flotte zu vermitteln und für ihre Durchführung zu sorgen; dazu sei aber die Mitwirkung aller Bureaus erforderlich, welche dem Bureau of Navigation völlig gleichgestellt seien und von letzterem daher nicht abhängig gemacht werden könnten. Es fehle daher dem Marinesekretär eine beratende Instanz, welche, ihm direkt unterstellt, von keinem Bureau abhängig sei. Nun bestehe zwar der General Board, welcher im Verein mit dem Naval war college und unter Zuziehung von Vertretern einzelner Bureaus eine solche beratende Stellung einnehme. Der General Board habe aber nur einen provisorischen Charakter und entbehre der gesetzlichen Bestätigung, könne daher den Einfluß nicht ausüben, welcher von einer Generalstabsorganisation unzertrennlich sei. Admiral Converse fordert deshalb die Schaffung einer solchen Organisation, bestehend aus sieben Mitgliedern, nämlich dem Admiral der Flotte als Vorsitzendem, dem Chef des Bureau of Navigation, dem Präsidenten des Naval war college, dem Chief Intelligence Officer und drei Seeoffizieren aus der Front, welche mindestens den Rang des Commander haben und 2 Jahre lang Kommandanten von Schiffen gewesen sein müßten. Diese Offiziere müßten in angemessenen Zwischenräumen abgelöst werden, damit der Board den Zusammenhang mit der Front nicht verliere. Ein größerer Board sei ungelent. Es läuft also dieser Vorschlag eigentlich nur auf eine gesetzliche Fixierung des General Board hinaus, und der Ausbau dieser Organisation wie die Feststellung ihres Tätigkeitsbereiches wird weiterer Beschlußfassung vorbehalten.

Zu 2. wird ausgeführt, daß eine Verjüngung in den höheren Chargen eine unbedingte Notwendigkeit sei. Ohne eine solche wäre ein „disaster practical certain to ensue“. Das Durchschnittsalter der Commanders betrage jetzt $49\frac{3}{4}$, das der Captains 55 und das der Rontreadmirale $59\frac{3}{4}$ Jahre, das Höchstalter 53 bzw. $57\frac{1}{2}$ bzw. $60\frac{1}{4}$ Jahre. Abgesehen davon, daß die Admirale auf diese Weise schon fast am Ende ihrer Laufbahn angelangt seien, besäßen Offiziere von solchem Lebensalter längst nicht mehr die körperliche und geistige Frische, welche die Führung von Geschwadern und das Kommando von modernen Schiffen in Krieg und Frieden unbedingt erfordere. Mittel zur Beseitigung dieser Kalamität schlägt aber der Jahresbericht nicht vor.

Zu 3. Die Besetzung der Schiffe mit Offizieren sei eine durchaus ungenügende und stände weit unter derjenigen in fremden Flotten.

Für die Besetzung der vorhandenen Schiffe allein seien erforderlich: 46 captains, 62 commanders, 235 lieutenant commanders, 504 lieutenants, 301 lieutenants j. G. und 476 ensigns, zusammen also 1674 Offiziere, außerdem 404 midshipmen. Es seien also beispielsweise rund 300 lieutenant commanders und 600 lieutenants notwendig gegen 200 bzw. 350 des jetzigen Etats. Maßregeln, welche zu der als notwendig erkannten Vermehrung führen könnten, werden auch hier nicht vorgeschlagen.

Dahingegen wird die Verleihung des Vizeadmiralranges an die Chefs der nordatlantischen und der asiatischen Flotte beantragt und mit Rücksichten auf die hervorragende Stellung dieser Flaggoffiziere und auf die Notwendigkeit begründet, sie

den Chefs der fremden Geschwader im Range wenigstens gleichzustellen. Diese Rang-erhöhung soll jedoch nur für die Dauer der Kommandoführung Gültigkeit haben und den Betreffenden für die Pensionierung keine höheren Ansprüche verleihen.

Zu 4. Der Bestand an Kreuzern wird als ungenügend bezeichnet und besonders betont, daß für den Krieg brauchbare Kreuzer bei Ausbruch von Verwicklungen nicht improvisiert werden könnten. Es sei eine ausreichende Anzahl von Kreuzern erforderlich, um folgende Formationen bilden zu können:

- a) Ein Kreuzergeschwader für die nordatlantische Flotte,
- b) = = = = südatlantische Station,
- c) = = = = karaische = ,
- d) = = = = europäische = ,
- e) = starkes = = = pazifische = ,
- f) = = = = asiatische Flotte.

Die Geschwader für die südatlantische und europäische Station seien so zusammenzusetzen, daß sie schnell zusammengezogen und mit dem der nordatlantischen Flotte zu einer Kreuzerflotte vereinigt werden könnten.

Mit Bezug auf den Wert der Linienschiffe und Torpedoboote wird gesagt, daß der Verlauf des russisch-japanischen Krieges die Unentbehrlichkeit beider Schiffsklassen überzeugend dargetan hätte. Um jedoch die Leistungen der Torpedoboote zu erhöhen, sei es nötig, das vorhandene Material schon im Frieden zu aktiven Flottillen zu vereinigen.

Die Vermehrung der Kohlendampfer sei fernerhin von Wichtigkeit, um die Flotte aktionsfähig zu erhalten und sie vom Kohlenmarke unabhängig zu machen. Um den Wert der Kohlendampfer darzutun, wird u. a. angeführt, daß es dem Linienschiffsgeschwader auf der Reise nach den Azoren gelungen sei, bei beträchtlicher Dünung aus Westen Kohlendampfer längsseits zu nehmen und sich so mit Kohlen zu versorgen, daß sie mit mehr Kohlen in den Azoren angekommen seien, als sie bei dem Verlassen von Tompkinsville (New York) an Bord gehabt hätten. So habe beispielsweise das Linienschiff „Illinois“ an einem Tage von dem Kohlendampfer „Sterling“ 685, die „Alabama“ vom „Leonidas“ gar 696 und der Kreuzer „Brooklyn“ vom „Caesar“ 418 Tonnen übernommen.

Zu dem Kapitel der Deserteure wird erwähnt, daß ihre Zahl im Berichtsjahre 15,6 Prozent, 1 Prozent mehr als im Vorjahre, betragen habe, nämlich im ganzen 4488, von welchen 1938 zurückgeführt bzw. wieder eingefangen worden seien. Die Gründe könnten jedoch nicht in Unzufriedenheit mit dem Essen, der Urlaubserteilung und der Behandlung überhaupt liegen, da alles geschehen sei, um die Leute nach diesen Richtungen hin zufrieden zu stellen. Man müsse vielmehr annehmen, daß die Ursachen weniger in den dienstlichen Verhältnissen als in den Leuten selbst zu suchen seien.

Die Schaffung einer Marinereserve in Stärke von 20 000 Mann einschl. 600 Offiziere wird befürwortet, auf Einzelheiten, speziell hinsichtlich Art und Dauer der Übungen, aber nicht näher eingegangen, sondern auf Sonderberichte verwiesen.

Die Tätigkeit des Naval war college hat durch die neuerdings erfolgte Zuziehung einer größeren Anzahl höherer Offiziere, darunter fünf Flaggoffiziere, zu den Vorträgen und Beratungen an Wert gewonnen. Die Zahl der kommandierten Offiziere hat im Durchschnitt 27 bis 28 betragen.

Man sieht, daß der Bericht wesentlich Neues nicht enthält. Das erklärt sich in der Hauptsache dadurch, daß der neue Chef sich im ganzen auf ein Referat über die Tätigkeit und die Anschauungen seines Vorgängers beschränkt hat und mit eigenen Anträgen und Vorschlägen noch zurückhalten wollte, soweit sie nicht in Sonderberichten niedergelegt sind, welche der Öffentlichkeit begreiflicherweise vorenthalten werden. Im allgemeinen wiederholt der Bericht nur die früheren Anträge und besonders die Klagen über den Offiziermangel, ein Übelstand, der jeder gleichartigen, mit Riesenschritten wachsenden Organisation anhaftet und deshalb nur mit der Zeit gehoben werden kann, weil die Ausbildung des Seeoffiziers mit einem Tempo des Schiffbaues, wie es in den Vereinigten Staaten eingeschlagen worden ist, nicht Schritt halten kann. Bezeichnenderweise enthält aber dieser Jahresbericht den in den meisten anderen Reffortberichten gemachten Vorschlag nicht, den Umfang der Indiensthaltungen zu beschränken.

II. Jahresbericht des Bureau of Ordnance.

Das Bureau hat im Berichtsjahre zweimal seinen Chef gewechselt: nach dem Abgange des Kontreadmirals D'Neil folgte diesem zunächst der jetzige Chef des Bureau of Navigation, Kontreadmiral Converse, und diesem wieder nach kaum 5 Monaten der damalige Commander Mason.

Nichtsdestoweniger ist der Bericht aber sehr ausführlich und enthält manche interessanten Aufschlüsse. Er bespricht zunächst die Tätigkeit der Geschützfabriken und stellt fest, daß diese, obwohl sie das ganze Jahr hindurch Tag und Nacht gearbeitet haben, doch dem Bedarfe nicht hätten in dem wünschenswerten Umfange entsprechen können. Im besonderen sei der Fortschritt in der Anfertigung der leichteren Geschütze ein mäßiger gewesen, so daß entgegen dem Wunsche, das Geschützmaterial lediglich in staatlichen Fabriken anfertigen zu lassen, die Fabrikation des größten Teils der Lafettierungen und sogar eines Teils der 8zölligen Rohre Privatfirmen habe übertragen werden müssen. Auch diese seien teilweise mit den Lieferungen im Rückstand geblieben. Interessant sind die Angaben über den Stand der Fabrikation am Schlusse des Berichtsjahres, wobei allerdings in Betracht gezogen werden muß, daß der Bericht mit dem 30. Juni 1904 abschließt und daß sich inzwischen manches geändert haben wird. Danach waren für die im Bau befindlichen Schiffe erforderlich:

30,5 cm: 20 L/40, 32 L/45; davon fertig: 20 L/40;

25,4 cm: 16 L/40; davon im Bau: 9;

20,3 cm: 24 L/40, 104 L/45; davon fertig: 39;

17,8 cm: 88 L/45;

15,2 cm: 250 L/50;

10,2 cm: 24 L/40;

7,6 cm: 488 L 50; hiervon waren 120 vergeben, als wegen Konstruktionsänderungen ein Stillstand eintrat. Jetzt sind zunächst weitere 100 vergeben.

Man erkennt, daß das Manko allerdings ein beträchtliches ist, wenn auch die Fertigstellung der betroffenen Schiffe selbst noch einige Zeit auf sich warten lassen wird.

Was die Geschosfabrikation anlangt, so wird dieselbe als befriedigend bezeichnet. Auch den bei verschiedenen schweren Geschossen beobachteten Übelstand des Pendelns infolge ungenügender Führung hofft man endgültig beseitigen zu können, wenn auch die betreffenden Versuche noch nicht zum völligen Abschluß gekommen sind. Neue widerstandsfähige Panzergeschosse aus Schmiedestahl, welche zugleich genügende Sprengladung haben, sind hergestellt, werden aber für Kriegszeiten reserviert. Die Schiffe sollen davon einen höheren Prozentsatz als bisher erhalten. Für Schießübungen werden billigere Gußstahlgeschosse verwendet.

Betreffs der Pulverbestände wird berichtet, daß Schwarzpulver nur noch für Salutzwecke und zu Granatladungen verwendet, aber nicht mehr angefertigt wird. Alles braune Pulver ist aus dem Gebrauch gezogen und durch rauchschwaches Pulver ersetzt, wird aber noch in Reserve gehalten, bis eine ausreichende Menge des letzteren vorhanden ist. Es sind jedoch bereits Verhandlungen wegen Verkaufs des braunen Pulvers an Private im Gange. Die Fabrikation des rauchschwachen Pulvers ist soweit gediehen, daß man jetzt glaubt, ein dauerhaftes Pulver zu haben. Infolge der hohen Anforderungen jedoch, welche man betreffs der Gleichmäßigkeit des Pulvers stellen mußte, ist es trotz aller Anstrengungen noch nicht gelungen, die Privatfabriken zur Anfertigung größerer Mengen zu veranlassen. Bis jetzt liefern die Staatsfabriken zu Indian Head und Newport und alle Privatfabriken zusammen nur den Bedarf für die Ausrüstung der in Dienst befindlichen Schiffe und für die Schießübungen. Man hofft aber, durch Verbesserung der Maschinen und der Fabrikationsmethoden binnen kurzem soweit zu kommen, daß ein angemessener Reservevorrat aufgespeichert werden kann. Die Gesamtfabrikation des Berichtsjahres überstieg diejenige des Vorjahres um 800 000 Pfund. Mehrere tausend Pfund verschiedener Korngröße wurden außerdem zu Versuchszwecken angefertigt. Der Durchschnittspreis betrug 70 Cents für das Pfund, wobei das Marinement den erforderlichen Alkohol lieferte. Entsprechend der getroffenen Entscheidung, auf die früher für braunes Pulver normierte Anfangsgeschwindigkeit auch für rauchschwaches Pulver zurückzugehen, mußte für alle alten Geschütze das Ladungsgewicht auf dem Schießplatze neu ermittelt werden. Dabei haben sich wertvolle Erfahrungen sammeln lassen, welche sonst gefehlt hätten.

Das noch vom spanischen Kriege her vorhandene Kordit ist aus dem Gebrauche gezogen und wird event. vernichtet werden, wenn die noch vorhandenen Geschütze fremder Herkunft durch amerikanische ersetzt sind. Das Kordit hat sich als ballistisch unzuverlässig erwiesen und greift die Rohre stark an.

Die Pulverfabrikation hat auch darunter gelitten, daß bisher für alle Privatfabriken nur ein Pulverinspektor vorhanden war, welcher zugleich inspector of steel bei der Midvale Company und den in der Nähe gelegenen Werken war. Jetzt sind sechs Unterinspektoren ausgebildet worden.

Die Panzerfabrikation weist noch nicht die wünschenswerten Fortschritte auf, zum Teil auch, weil der Baufortschritt einzelner Schiffe ein schnellerer ist, als ursprünglich angenommen wurde. Man hofft die Fabrikation aber jetzt beschleunigen

zu können. Während des Berichtsjahres wurden 14 848 Tonnen abgeliefert und zeigten bei der Beschießung mit Kappengeschossen große Gleichmäßigkeit und Widerstandsfähigkeit. Für die neu bewilligten Schiffe (ein Linien Schiff und zwei Panzerkreuzer) sind 7922 Tonnen Panzer und Zubehör erforderlich.

Verschiedene Entfernungsmesser sind versucht worden, keiner hat sich aber für die Einführung geeignet.

Eine neue Rissenliderung für 30,5 cm aufwärts, bei welcher das Rissen mit feiner Drahtgaze überzogen ist, befindet sich in ausgedehnten Versuchen und hat bei 20,3 cm, wo sie am meisten versucht worden ist, befriedigt.

Visiereinrichtungen verschiedener Art waren in Vorschlag gebracht. Zwei Arten davon sind erprobt. Bei der neuen ist für jede Seite des Geschützes ein Mann erforderlich; bei der anderen ist eine starre Verbindung vorhanden, so daß nur das linke Visier bedient zu werden braucht. Diese Art ist jetzt für 7,6 cm bis 17,8 cm angenommen, ihre Herstellung muß aber Privatfabriken übertragen werden, da die Geschüßfabrik überlastet ist.

Die elektrischen Kommandogeber sind verbessert worden. Es sind Versuche mit einem neuen Gefechstelephon im Gange, welche bei günstigem Ergebnis die Entfernung aller Sprachrohre gestatten würden. Ferner werden Versuche mit einer graphischen Befehlsübermittlung gemacht, welche unbeschränkte Mitteilungen ermöglicht. Die Einrichtung war schon bei den Herbstschießübungen im Versuch und soll jetzt auf ihr Verhalten im Feuer weiter erprobt werden.

Einen großen Teil des Berichts nimmt die Besprechung der Torpedofrage in Anspruch. Bis jetzt sind 13 Linien Schiffe, 4 Kreuzer, 16 Torpedobootszerstörer, 34 Torpedoboote und 8 Unterwasserboote mit Torpedoarmierung versehen, davon drei Linien Schiffe mit je zwei Unterwasserrohren. Für 23 Linien Schiffe und Panzerkreuzer sind Unterwasserarmierungen zu beschaffen (zwei bis vier, je nach verfügbarem Raum und Gewicht). Da die Entscheidung über die Einführung erst im Januar (1904) getroffen wurde, so befindet sich die Herstellung noch einigermaßen im Rückstande, wodurch die Fertigstellung der Schiffe etwas verzögert wird. Bei einigen Schiffen wird die In stallierung erst nach deren Abnahme erfolgen können. Auch die Entwicklung des Torpedos für hohe Fahrt und hohe Entfernung trägt an dieser Verzögerung einen großen Teil der Schuld. So befinden sich die Luftpumpen hierfür erst im Versuchs stadium. Ein neues Unterwasserrohr ist konstruiert, und die Werft Washington soll schleunigst ein Exemplar herstellen. Die neuen Rohre werden auf allen Linien Schiffen und Kreuzern aufgestellt werden, mit Ausnahme der sechs Schiffe der „Pennsylvania“-Klasse, welche Elswick-Rohre erhalten. Da bisher Privatfirmen vergebens aufgefördert worden sind, Unterwasser-Panzerrohre herzustellen, so wird sich die Ausrüstung der Schiffe über die Fertigstellung derselben hinaus verzögern.

An Torpedos sind bis jetzt durch Ankauf im Auslande und von Privatfirmen 517 Stück beschafft, 438 Whitehead-, 50 Howell- und 29 Schwarzkopf-Torpedos. 28 Prozent der Howell-Torpedos sind verloren gegangen, fast 10 Prozent der Whitehead-Torpedos verloren oder bei Versuchen aufgebraucht. Dieser starke Verlust ist auf die mangelhafte Erfahrung des Bedienungspersonals zurückzuführen, bei den Howell-

Torpedos außerdem auf die große Schwierigkeit der Verfolgung des Torpedolaufes. Die Torpedoschießübungen sind sehr vernachlässigt worden. Jetzt sollen diese ebenso gepflegt werden, wie die Geschüßschießübungen, und die Artillerieoffiziere der Schiffe sollen Torpedokurse durchmachen. Auch sollen die Mannschaftskurse von 3 auf 6 Monate verlängert und auf die Zeit von Mai bis Dezember beschränkt werden, da in den Wintermonaten kaum Schießübungen vorgenommen werden können. Für die Ausrüstung der neuen Schiffe sind 274 Torpedos erforderlich; es sind vorhanden 258 Whitehead- und 36 Howell-Torpedos. Der Rest ist veraltet und für die neuen Rohre untauglich. Zunächst sind 50 Torpedos bei der einzigen vorhandenen Torpedofabrik bestellt worden. Dieselbe Fabrik hat Auftrag für zwei größere Torpedos für große Entfernungen, welche wieder neue Rohre erfordern. Reservetorpedos sollen beschafft werden, sobald der neueste Torpedo erprobt ist.

Ein verbessertes Gyroskop ist konstruiert, welches alle sonstwo im Gebrauch befindlichen Apparate übertreffen soll. Die Torpedoversuche haben unter dem Mangel an Offizieren empfindlich zu leiden gehabt; auf der Versuchsstation war zeitweise nur ein Offizier vorhanden.

Über die Unterwasserboote wird nur kurz gesagt, daß die Versuche eine größere Kenntnis dieser Fahrzeuge und ein erhöhtes Vertrauen in deren Behandlung gezeitigt haben. Der Unfall des „Shark“ (welcher bei Versuchen sank und erst nach längerer Zeit wieder an die Oberfläche gebracht werden konnte) habe den Vorteil gehabt, daß man künftighin dergleichen Vorkommnisse vermeiden gelernt habe.

Zum Schlusse des Berichts werden die im Berichtsjahre eingetretenen Unglücksfälle besprochen. Diese waren:

a) Am 4. November 1903 die Explosion eines Munitionsmagazins auf Zona Island, bei welcher sechs Mann getötet und fünf Mann verletzt wurden sowie ein Sachschaden von 100 000 Dollars entstand. Das Unglück ereignete sich bei der Entfernung der Zünder aus 33 cm-Granaten. Die Ursache ist nicht aufgeklärt worden.

b) Am 18. Februar 1904 Borzündung einer 15,2 cm-Kartusche auf dem Kreuzer „Boston“. Ein Mann tot. Die elektrische Abfeuerung war nicht eingestellt. Der Grund wird in dem selbsttätigen Vorstoßen des Schlagbolzens beim Schließen des Verschlusses gesucht.

c) Am 4. Februar 1904 flogen auf dem Linien Schiff „Zowa“ gelegentlich einer Schießübung die langen Felder der 20,3 cm Geschütze des Steuerbord-vorderen Turmes ab. Kein Menschenverlust. Der Unfall ereignete sich an beiden Geschützen bei Abgabe des ersten Schusses der Übung, jedoch mit einem Intervall von 20 Minuten, während welcher Zeit beide Geschütze des Backbord-vorderen Turmes gefeuert hatten. Das eine Geschütz hatte früher schon 107, das andere 90 Schuß abgegeben, darunter jedes etwa 15 Schuß mit rauchschwachem Pulver. Ein gleiches Geschütz hatte schon 316 Schuß, davon mehr als 245 Schuß mit rauchschwachem Pulver, gefeuert und war völlig intakt geblieben. Die Ursache des Unfalls ist nicht mit Sicherheit ermittelt worden; sie muß wohl darin gesucht werden, daß die frühere Anfangsgeschwindigkeit von 640 m auf 701 m erhöht worden war. Wenn auch festgestellt wurde, daß beide Geschütze aus Blöcken hergestellt worden waren, welche zuerst wegen Sandrisse verworfen, später

aber dennoch abgenommen worden waren, so glaubt man, bei der Güte des untersuchten Materials doch auch hierin die Ursache des Unfalls nicht finden zu können, sondern vermutet sie in unerwartetem Gasdruck des noch nicht genügend bekannten Pulvers. Um ähnlichen Vorkommnissen vorzubeugen, wurde die Reduktion der Anfangsgeschwindigkeit für ältere Geschütze bei Verwendung rauchschwachen Pulvers angeordnet.

d) Am 13. April 1904 explodierte eine Kartusche im hinteren 30,5 cm-Turm des Linienschiffes „Missouri“ und setzte die im Turm und Bereitschaftsraum befindliche Munition in Brand, wobei 5 Offiziere und 26 Mann ihren Tod fanden. Das Unglück ist in dieser Zeitschrift mehrfach besprochen worden. Als Grund wurden brennende Rückstände vom vorigen Schusse oder Nachflammen der im Rohre befindlichen Gase angenommen. Der Wiederkehr eines ähnlichen Unfalls hofft man durch Herabsetzung der Feuergeschwindigkeit und Ausblasen der Rohre mit Druckluft vorzubeugen.

III. Jahresbericht des Bureau of Equipment.

Chef dieses Bureaus war für das Berichtsjahr der Kontreadmiral Manney. Der Bericht beschäftigt sich zunächst mit den Befohlungseinrichtungen auf den verschiedenen Werften und Kohlenstationen. Folgende Angaben darüber sind von Interesse:

Nr.	Name der Station	Fassungsvermögen des Lagers in Tonnen	Bemerkungen
1	Frenchman Bai, Me. . .	10 000	—
2	Portsmouth, N. H. . . .	10 000	Die Befohlungseinrichtung wurde zur Hälfte durch Feuer (Selbstentzündung) zerstört und muß schleunigst wiederhergestellt werden.
3	Boston	12 800	Die Vergrößerung um 40 000 Tonnen ist wünschenswert.
4	Narragansett Bay, Rh. I.	10 000	Die Vergrößerung auf 30 000 Tonnen ist beabsichtigt. Da aber der Punkt strategisch wichtig ist, so wäre eine baldige abermalige Vergrößerung um 30 000 Tonnen erwünscht.
5	New London, Conn. . .	7 000	Vergrößerung beabsichtigt.
6	New York	9 000	Vergrößerung um wenigstens 40 000 Tonnen notwendig.
7	League Isl.	—	Wenigstens 10 000 Tonnen erforderlich. Kosten 200 000 Dollars.
8	Washington, D. C. . . .	3 000	Vergrößerung beabsichtigt.
9	Norfolk, Va.	nicht angegeben	Es sind zunächst 20 000 Tonnen notwendig, später das Doppelte.
10	Port Royal, S. C. . . .	—	20 000 Tonnen erforderlich.
11	Charleston, S. C. . . .	—	10 000 Tonnen erforderlich.
12	Key West, Fla.	15 000	—
13	Dry Tortugas, Fla. . . .	12 000	—
14	Pensacola, Fla.	—	10 000 Tonnen erforderlich.

Nr.	Name der Station	Fassungsvermögen des Lagers in Tonnen	Bemerkungen
15	New Orleans, La. . . .	—	Es sind 150 000 Dollars bewilligt, Pläne stehen aber noch nicht fest.
16	San Francisco, Cal. . .	nicht angegeben	100 000 Tonnen beabsichtigt.
17	San Diego, Cal.	besgl.	Projekt in Bearbeitung.
18	San Juan Port	—	Desgl.
19	Guantanamo, Cuba . . .	—	Pläne für 100 000 Tonnen beschleunigt. Jetzt sind nur etwa 300 Tonnen in Leichtern vorhanden.
20	Sitta, Alaska	5 000	Vergrößerung beabsichtigt.
21	Riska, Aleuten	—	100 000 Tonnen beabsichtigt.
22	Puget Sound, Wash. . .	?	Pläne fertig.
23	Mare Island	20 000	—
24	Hawaii	30 000	—
25	Tutuila	5 000	—
26	Guam	—	Einrichtung für mindestens 20 000 Tonnen beantragt, außerdem Reservoirs für 480 000 Gallonen Wasser. Kosten zusammen 430 000 Dollars. Der Platz wird als geeignet für eine erstklassige Flottenbasis angesehen.
27	Cavite, Philippinen . . .	30 000	Die Einrichtung ist fertig, aber noch nicht in Gebrauch genommen.
28	Dlongapo, Philippinen . .	—	Einrichtung für 125 000 Tonnen in Angriff genommen.

Im Berichtsjahre wurden 498 576 Tonnen Kohlen zu 2,5 Millionen Dollars angekauft, Durchschnittspreis 5,05 Dollars pro Tonne (1892: 7,49, 1900: 6,88 Dollars); hiervon in den Vereinigten Staaten 395 344 Tonnen für 1,7 Millionen Dollars, einschließlich Transport, Durchschnittspreis 4,32 Dollars (1900: 5,88); im Auslande 103 232 Tonnen für 811 483 Dollars, einschließlich Transport, Durchschnittspreis 7,86 Dollars (1900: 8,50 Dollars). Von den angekauften Kohlen wurden verbraucht: für Dampfwerte 54¹/₄ Proz., zum Destillieren, Ventilieren und Beleuchtung 42¹/₂ Proz., für Kochzwecke 2 Proz., für Dampfboote 1¹/₄ Proz.

Es wurden 206 348 Tonnen nach den Kohlendepots verschifft, größtenteils auf die asiatische Station, davon 131 000 Tonnen in Handelsschiffen, meistens fremder Flagge, und 75 000 Tonnen in Marinekohlendampfern.

In 76 fremden Häfen bestehen Kohlenlieferungsverträge für die Marine.

Das Wasser für die Flotte kostete im Durchschnitt 0,493 Dollars für 1000 Gallonen, im ganzen 44 000 Dollars. Der Durchschnittspreis für im Inlande gekauftes bzw. auf den Werften destilliertes Wasser betrug 0,286 Dollars für 1000 Gallonen, für im Auslande gekauftes Wasser 2,22 Dollars.

An Lotsgeldern wurden verausgabt im Jahre 1896 21 600, im Jahre 1900 26 400, im Berichtsjahre 41 648 Dollars.

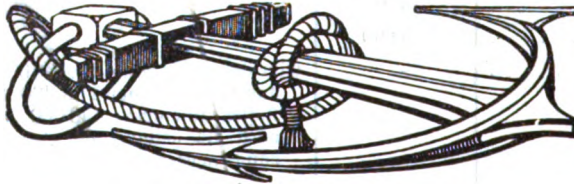
Die Schiffsbibliotheken kosteten 40 000 Dollars (für rund 45 000 Bände).

Der Ausbildung der drahtlosen Telegraphie wurde auch fernerhin große Aufmerksamkeit gewidmet. Am Schlusse des Berichtsjahres waren 58 Funkprüchstationen an Land und an Bord vorhanden.

Die Vervollkommnung des Kompaßwesens und der Chronometer wurde auch weiterhin eifrig betrieben. Hierbei, wie bei den Arbeiten des hydrographischen Bureaus und seiner Zweigstellen machte sich, wie im Vorjahre der Offiziermangel empfindlich bemerkbar.

(Fortsetzung folgt.)

Rosendahl.



Kohlendampfer und Kohlenstationen.

Im Septemberheft der „Proceedings of the U. S. Naval Institute“ veröffentlicht der als Marineschriftsteller geschätzte Korvettenkapitän Niblack einen Aufsatz über die Frage der Kohlendampfer und Kohlenstationen, welcher nicht nur für die Kenntnis der Einrichtungen der amerikanischen Flotte in dieser Richtung von besonderem Interesse ist, sondern auch für unsere Verhältnisse wertvolle Fingerzeige enthält. Unter dem Ausdruck des Bedauerns darüber, daß der Kongreß für das Rechnungsjahr 1904 Ausgaben für diese Zwecke überhaupt abgelehnt und für 1905 nur den Betrag von 600 000 Dollars bewilligt habe, wirft der Verfasser unter anderen hauptsächlich folgende Fragen auf:

1. Sind überseeische Kohlenstationen nur in Friedenszeiten wünschenswert oder sind sie für Kriegszwecke notwendig?
2. Würden sie nicht ohne ausgedehnte und kostspielige Befestigungsanlagen im Kriege einem Feinde als Ausrüstungsbasis dienen?
3. Genügen für den Krieg gewöhnliche Kohlendampfer, welche die Kriegsschiffe begleiten oder an bestimmten Punkten mit ihnen zusammentreffen, oder muß die Marine besonders eingerichtete Fahrzeuge für diesen Zweck bauen und wie viele?

Der Verfasser berechnet, daß gegenwärtig der jährliche Friedensbedarf der Flotte an Kohlen sich auf 350 000 Tonnen beläuft und in Zukunft jährlich eine halbe Million Tonnen betragen werde. Mit Rücksicht darauf, daß die Feuerungseinrichtungen der Kriegsschiffe die besten Kohlenforten erfordern, daß der Bedarf der Handelsmarine in qualitativer Beziehung ein weniger anspruchsvoller sei und auf dem offenen Markte gedeckt werden könne, daß man mit unvorherzusehenden Umständen rechnen müsse, und daß endlich bei drohendem Kriegsausbruche die Aufstapelung größerer Kohlenmengen außerordentlich schwierig sei, wäre daher die Notwendigkeit der Unterhaltung moderner Befehlungsanlagen an verschiedenen Punkten für Friedens- wie für Kriegszwecke unabweisbar, wie denn Frankreich in Toulon einen Kohlenvorrat von 200 000 Tonnen und England in Malta einen solchen von ungefähr gleicher Höhe unterhalte. Da ferner die Kohle bei der Lagerung minderwertig werde, so müsse neben einem Wechsel der Bestände in Friedenszeiten mit dem Vorhandensein einer angemessenen Reserve nicht zu alter Kohle für Kriegszwecke gerechnet werden. Endlich müsse berücksichtigt werden, daß die Kosten der Einrichtung einer solchen Kohlenstation, die Ausrüstung mit den besten Befehlungsanlagen und die Beschaffung des Kohlenvorrates selbst, nur einen kleinen Teil der anfänglichen Ausgaben darstellen, weil ausreichende Befestigungsanlagen einen integrierenden Teil einer solchen Kohlenbasis darstellen, wenn man dem Feinde nicht geradezu die Kohlenversorgung erleichtern wolle. Der Umfang solcher Anlagen hängt natürlich von der Örtlichkeit ab: Als Grundsatz hätte aber zu gelten, daß die Kohlenstation imstande sein muß, sich mit eigenen Mitteln ohne Mithilfe einer Flotte zu verteidigen und im schlimmsten Falle Vorräte und Einrichtungen schnell zu zerstören.

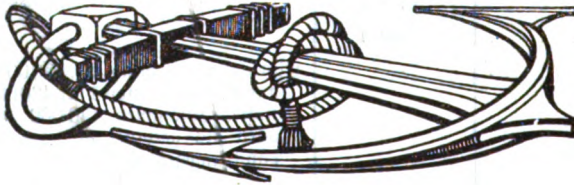
Die Schiffsbibliotheken kosteten 40 000 Dollars (für rund 45 000 Bände).

Der Ausbildung der drahtlosen Telegraphie wurde auch fernerhin große Aufmerksamkeit gewidmet. Am Schlusse des Berichtsjahres waren 58 Funkspruchstationen an Land und an Bord vorhanden.

Die Vervollkommnung des Kompaßwesens und der Chronometer wurde auch weiterhin eifrig betrieben. Hierbei, wie bei den Arbeiten des hydrographischen Bureaus und seiner Zweigstellen machte sich, wie im Vorjahre der Offiziermangel empfindlich bemerkbar.

(Fortsetzung folgt.)

Rosendahl.



Kohlendampfer und Kohlenstationen.

Im Septemberheft der „Proceedings of the U. S. Naval Institute“ veröffentlicht der als Marinechriftsteller geschätzte Korvettenkapitän Niblack einen Aufsatz über die Frage der Kohlendampfer und Kohlenstationen, welcher nicht nur für die Kenntnis der Einrichtungen der amerikanischen Flotte in dieser Richtung von besonderem Interesse ist, sondern auch für unsere Verhältnisse wertvolle Fingerzeige enthält. Unter dem Ausdruck des Bedauerns darüber, daß der Kongreß für das Rechnungsjahr 1904 Ausgaben für diese Zwecke überhaupt abgelehnt und für 1905 nur den Betrag von 600 000 Dollars bewilligt habe, wirft der Verfasser unter anderen hauptsächlich folgende Fragen auf:

1. Sind überseeische Kohlenstationen nur in Friedenszeiten wünschenswert oder sind sie für Kriegszwecke notwendig?
2. Würden sie nicht ohne ausgedehnte und kostspielige Befestigungsanlagen im Kriege einem Feinde als Ausrüstungsbasis dienen?
3. Genügen für den Krieg gewöhnliche Kohlendampfer, welche die Kriegsschiffe begleiten oder an bestimmten Punkten mit ihnen zusammentreffen, oder muß die Marine besonders eingerichtete Fahrzeuge für diesen Zweck bauen und wie viele?

Der Verfasser berechnet, daß gegenwärtig der jährliche Friedensbedarf der Flotte an Kohlen sich auf 350 000 Tonnen beläuft und in Zukunft jährlich eine halbe Million Tonnen betragen werde. Mit Rücksicht darauf, daß die Feuerungseinrichtungen der Kriegsschiffe die besten Kohlenarten erfordern, daß der Bedarf der Handelsmarine in qualitativer Beziehung ein weniger anspruchsvoller sei und auf dem offenen Markte gedeckt werden könne, daß man mit unvorherzusehenden Umständen rechnen müsse, und daß endlich bei drohendem Kriegsausbruche die Aufstapelung größerer Kohlenmengen außerordentlich schwierig sei, wäre daher die Notwendigkeit der Unterhaltung moderner Bekohlungsanlagen an verschiedenen Punkten für Friedens- wie für Kriegszwecke unabweisbar, wie denn Frankreich in Toulon einen Kohlenvorrat von 200 000 Tonnen und England in Malta einen solchen von ungefähr gleicher Höhe unterhalte. Da ferner die Kohle bei der Lagerung minderwertig werde, so müsse neben einem Wechsel der Bestände in Friedenszeiten mit dem Vorhandensein einer angemessenen Reserve nicht zu alter Kohle für Kriegszwecke gerechnet werden. Endlich müsse berücksichtigt werden, daß die Kosten der Einrichtung einer solchen Kohlenstation, die Ausrüstung mit den besten Bekohlungsanlagen und die Beschaffung des Kohlenvorrates selbst, nur einen kleinen Teil der anfänglichen Ausgaben darstellen, weil ausreichende Befestigungsanlagen einen integrierenden Teil einer solchen Kohlenbasis darstellen, wenn man dem Feinde nicht geradezu die Kohlenversorgung erleichtern wolle. Der Umfang solcher Anlagen hängt natürlich von der Örtlichkeit ab: Als Grundsatz hätte aber zu gelten, daß die Kohlenstation imstande sein muß, sich mit eigenen Mitteln ohne Mithilfe einer Flotte zu verteidigen und im schlimmsten Falle Vorräte und Einrichtungen schnell zu zerstören.

Zu den Erfordernissen einer brauchbaren Kohlenstation rechnet der Verfasser ferner einen ausreichenden Vorrat guten Wassers und Einrichtungen zur schnellen Wasserversorgung der Schiffe. Schließlich bespricht er in längerer Ausführung die Frage des flüssigen Heizmaterials. Er verwirft dabei das Schlußurteil der amerikanischen Untersuchungskommission „daß der verfügbare Vorrat der Weltproduktion an Petroleum, welcher als Heizmaterial verwendet werden könne, nicht 3 Prozent des Weltbedarfs an Kohlen und sonstigem Brennmaterial beträgt“, unter Hinweis darauf, daß Italien die Frage für sich bereits gelöst habe, als noch die Ölfelder von Texas, Californien und anderen kürzlich entdeckten Gebieten nicht bekannt gewesen seien. Auch die Gefahren der Ölfeuerung, welche hauptsächlich in der deutschen Marine aufgetreten seien, hält er nach den neuesten Verbesserungen, besonders Unterbringung des Materials in isolierten Tanks mit Dampf-Löscheinrichtungen, für beseitigt und plädiert für die Ausrüstung aller Kriegsschiffe einschl. Torpedoboote mit einer solchen Hilfsfeuerung, bei welcher, um Wasser zu sparen, Druckluft zu verwenden sei. Dementsprechend müßten alle Kohlenstationen mit ausreichenden Öltanks und Pumpeinrichtungen versehen werden, wobei noch in Betracht käme, daß Heizöl in größeren Mengen schwerer in Brand zu setzen sei als Kohle, während es auf der anderen Seite vermittels entsprechender Rohrleitungen mit Vorteil zu verwenden sei, um die Kohlenvorräte schnell zu vernichten und zu verhindern, daß sie in Feindeshand fallen. Es sei schwieriger, Kohlenvorräte schnell zu vernichten, als man gewöhnlich annähme, und dahinzielende Einrichtungen müßten daher von vornherein ins Auge gefaßt werden.

An Kohlenstationen sind für die amerikanische Flotte zur Zeit vorhanden bzw. in der Ausrüstung begriffen (vgl. auch den vorstehenden Jahresbericht des Bureau of Equipment):

1. Zu Frenchman-Bai (Maine) eine moderne Station mit 10 000 Tonnen. Die Befestigungen sind in Angriff genommen, eine Vergrößerung des Kohlenvorrats aber notwendig, weil es die nördlichste Station ist.
2. Die Werft Portsmouth (N. H.) mit 10 000 Tonnen, reichlichem Wasser und guten Befestigungen.
3. Die Werft Boston (Mass.) mit 12 000 Tonnen und sechs Kohlenprähmen. Die Vergrößerung des Kohlenvorrats auf 50 000 Tonnen ist in Aussicht genommen, Lage innerhalb der Befestigungen.
4. Narragansett Bai (N. J.) vortreffliche Kohleneinrichtungen für 40 000 Tonnen und zwölf Kohlenprähme, hinter ausgezeichneten Befestigungen.
5. New London (Conn.) moderne Anlage für 10 000 Tonnen, welche auf 15 000 vermehrt werden sollen. Die Befestigungen schützen den Eingang zum Long Island-Sound.
6. Die Werft New York (N. Y.) besitzt eine kleine moderne Anlage für 9000 Tonnen. Gegenüber den Forderungen auf Vergrößerung der Anlage wurde erklärt, daß hier stets ausreichende Kohlenmengen am Markte seien, was aber nicht immer der Fall sein soll. Der Verfasser erklärt daher die Ausrüstung für „lächerlich ungenügend“.
7. Die Werft zu League Island (Pa.) ist eine Station zweiten Ranges mit 3000 bis 5000 Tonnen, hauptsächlich für Kohlendampfer.

8. Die Werft Washington (D. C.) mit 3000 Tonnen, hauptsächlich für den Friedensbedarf.

9. Auf der Werft Norfolk (Va.) ist noch nichts geschehen; es ist aber eine Anlage für 50 000 Tonnen in der Nähe von Yorktown vorgeschlagen.

10. Port Royal (S. C.) wird als Kohlendepot erhalten. Einrichtung für 5000 Tonnen ist vorhanden, eine Vergrößerung auf 15 000 Tonnen geplant.

11. Zu Key West (Fla.) sind 20 000 Tonnen, zu Dry Tortugas gleichfalls 20 000 Tonnen verfügbar. Da beide Stationen nur 60 Meilen voneinander liegen und durch ein unterjenseisches Kabel verbunden sind, so können sie praktisch als eine Station angesehen werden. Key West ist gut befestigt, Dry Tortugas soll befestigt werden.

12. Die Werft Pensacola (Fla.) hat eine kleine Anlage für 5000 Tonnen, durchaus ungenügend.

13. Auf der Werft New Orleans (La.) ist zur Zeit nur eine kleine Station für die Befriedigung lokaler Bedürfnisse vorhanden. Es ist aber wahrscheinlich, daß innerhalb der Befestigungen der Mississippi-Mündung noch eine große Station angelegt werden wird.

Wir sehen also, daß an der atlantischen Küste sich 13 Kohlenstationen mit einem Kohlenvorrat von 125 000 Tonnen befinden und erhebliche Erweiterungen der Anlagen schon in Aussicht genommen sind.

In den westindischen Gewässern sind ferner geplant:

14. Eine kleine Station zu Bahía Honda (Cuba) und

15. eine große, moderne Anlage für 100 000 Tonnen zu Guantanamo (Cuba) sowie

16. in San Juan (Portorico) ein ungedecktes Lager von 36 000 Tonnen, aber ohne moderne Einrichtungen.

Über geplante Anlagen an der Mündung des Panamakanals ist auffallenderweise nichts gesagt.

An der Küste des Stillen Ozeans sollen 200 000 Tonnen für den Kriegsfall verfügbar, aber bei weitem nicht vorhanden sein. Vorhanden bzw. geplant ist:

17. Für San Diego (Cal.) wird, nachdem die Befestigung des Platzes feststeht, eine Anlage für 20 000 Tonnen beabsichtigt.

18. Auf der Werft von Mare Isl. (Cal.) sind Einrichtungen für 20 000 Tonnen und sechs Leichter vorhanden. Es wird die Errichtung einer Anlage für 100 000 Tonnen in der Bai von San Francisco erwogen.

19. Die Werft zu Puget Sound (Wash.) besitzt eine moderne Anlage für 20 000 Tonnen.

20. Sitka (Alaska) besitzt eine moderne Anlage für 5000 Tonnen, welche leicht auf 10 000 Tonnen vergrößert werden kann.

21. Zu Dutch Harbor (Unalaska) ist eine kleine und

22. an der Kistabucht (Aleuten) eine große Anlage geplant.

Im Stillen Ozean selbst befinden sich:

23. Zu Honolulu eine Kohlenstation mit 30 000 Tonnen. Voraussichtlich wird aber eine weit bedeutendere Anlage zu Pearl Harbour geschaffen werden. Die Befestigung der Insel Oahu ist in Angriff genommen.

24. Auf Tutuila (Samoa) sind Einrichtungen für 5000 Tonnen vorhanden und solche für 25 000 Tonnen geplant, desgleichen die Befestigung des Hafens.

25. Zu Guam (Labronen) befindet sich zur Zeit ein Kohlendampfer und eine geringfügige Kohlenmenge; es liegen aber Pläne vor für eine Anlage von 25 000 Tonnen und die erforderlichen Befestigungen.

26. In den Philippinen befindet sich eine moderne Anlage für 30 000 Tonnen zu Cavite und geplant wird eine 100 000 Tonnen-Station zu Olongapo; außerdem werden Kohlen auf Isabela, Pollok und Cebu vorrätig gehalten.

Man sieht also, daß, soweit amerikanisches Gebiet in Betracht kommt, für die Kohlenversorgung der Flotte bereits außerordentlich viel geschehen und noch bedeutend mehr in Aussicht genommen ist. Der Verfasser ist aber damit nicht zufrieden. Er verweist auf die Reihen der englischen Kohlenstationen (eine sehr instruktive Karte beider Anlagen ist dem Aufsatze beigelegt) und fordert einerseits den Ausbau der vorhandenen und die Anlage neuer Stationen in den amerikanischen Besitzungen, andererseits aber auch die Anlage von Stationen auf fremden Gebieten. Wenn er auch zugibt, daß die Durchsetzung der letzteren Forderung auf diplomatische Schwierigkeiten stoßen würde, so glaubt er doch, daß die Anlage von Kohlenstationen in der Chiriqui-Lagune (Panama) und auf den Galapagosinseln in Verbindung mit dem Panamakanal ebenso notwendig wie unschwer zu erreichen sein würde. St. Thomas, dessen Erwerb sich zerstritten habe, käme nicht mehr wesentlich in Betracht, da Culebra nur wenige Meilen entfernt sei; zu befürchten sei aber die Überlassung von Kohlenstationen auf Hayti, San Domingo, in Venezuela oder Columbien an andere Mächte, welchen gegenüber die vorhandenen Stationen voll ausgenützt werden müßten. Die Vereinigten Staaten dürften daher keine Zeit verlieren, stark besetzte Kohlenstationen zu errichten überall, wo es möglich sei, besonders aber im Stillen Ozean, denn ihre Zukunft beruhe auf der Beherrschung der Karaischen See und des nördlichen Stillen Ozeans.

Bei Besprechung der Kohlendampferfrage erfahren wir, daß die amerikanische Marine zur Zeit über 15 Kohlendampfer verfügt, welche noch aus der Zeit des spanischen Krieges stammen. Außerdem ist der Bau von zwei großen Kohlendampfern für die Flotte bereits genehmigt und zwei weitere sollen vom Kongreß zunächst gefordert werden. Der Verfasser führt aus, daß Handelsdampfer als Kohlenfahrzeuge den Nachteil hätten, daß sie zu langsam wären und darum mit den Geschwadern nicht Schritt halten könnten, aus diesem Grunde eine Konvoyierung nötig machten, wodurch wiederum Kriegsschiffe in Anspruch genommen würden. Außerdem sei es wünschenswert, die Dampfer so einzurichten, daß auch in Fahrt längsseit gekohlt werden könne, da das Kohlen im Schleppe sich zwar als ausführbar erwiesen hätte, jedoch zu langsam vor sich ginge. Zu diesem Zwecke müßten aber die Dampfer so eingerichtet werden, daß sie, längsseit genommen, sich selbst und die anderen Schiffe nicht beschädigen könnten, d. h. sie müßten nach oben eingezogene Bordwände haben. Verfasser schlägt den Turmdeckdampfer vor — wie er schon bei der Branch-Linie eingeführt sei —, Dampfer mit von der Wasserlinie ab nach oben eingezogenen Bordwänden; der Aufbau sei hier in Gestalt eines rechteckigen Kastens auf ein Schildkrötendeck gesetzt. Solche Dampfer, mit ausreichender Geschwindigkeit versehen, eigneten sich noch bei einigem Seegange zur

Kohlenabgabe längsseit und ließen sich im Schlepp ebenfogut verwenden, wie gewöhnliche Kohlendampfer. Die projektirten Kohlendampfer würden 137 m lang, 18,3 m breit, erhielten einen Tiefgang von 7,9 m bei einem beladenen Deplacement von 12 500 Tonnen. Sie sollten jeder 7500 Tonnen Kohlen einschl. Bunkerinhalt laden und 16 Knoten laufen. Um aber ganz geeignet zu sein, müßten sie nach dem Turmdeck-Typ gebaut werden und außerdem auch für die Aufnahme von Heizöl eingerichtet sein. Mit solchen Dampfern könne eine Flotte allen Anforderungen entsprechen, und zwar müsse für je vier Schiffe ein Dampfer vorhanden sein. Diese Zahl könne dann nach Bedarf durch Handelsdampfer vermehrt werden. In diesem Rahmen, also enthaltend eine Kette gut eingerichteter Kohlenstationen, die erforderliche Anzahl eigener schneller Kohlendampfer und eine gewisse Anzahl gewöhnlicher für den Kohlentransport eingerichteter Handelsfahrzeuge, müsse ein System für die nationale Verteidigung ausgearbeitet und durchgeführt werden.

Man wird diesen Ausführungen im allgemeinen nur beipflichten können. Die Durchführung eines derartigen Systems hängt natürlich von der geographischen und politischen Lage des betreffenden Landes ab und von den Mitteln, welche das Land dafür aufzuwenden vermag. Fraglich bleibt es allerdings, ob sich die Befestigung einer so großen Anzahl von Kohlenstationen in der gewünschten Stärke durchführen läßt und ob sie ihren Zweck erfüllen wird. Wenn aber auch für unsere Verhältnisse eine solche Kette von Kohlenstationen von vornherein nicht in Betracht kommen kann, so wären doch vielleicht auch für uns Niblack's Vorschläge betreffs Zahl und Art der Kohlendampfer der Überlegung wert, da wir aus Mangel an Kohlenstationen mit Kohlendampfern ganz besonders zu rechnen haben werden. Die Verhältnisse bei der Ausreise des russisch-baltischen Geschwaders scheinen darauf nachdrücklich hinzuweisen.

In einer Erörterung der Besetzung der Kohlenstationen und ihrer Befestigungswerte mit Garnisonen tritt Kapitän Niblack lebhaft für die Besetzung durch die Marine ein und fordert hierfür, wie überhaupt für die Küstenverteidigung, die Zuteilung der Küstenartillerie an die Marine. Die jetzige Zugehörigkeit der Küstenartillerie zur Armee sei praktisch ein Unding, weil sie mit der Heeresartillerie nichts gemein habe als den Namen. Sie habe bei der Armee nur gedarrt; ihr Dienst und ihr Erfolg liege bei der Marine, welcher sie auch jetzt schon das verdanke, was sie gelernt habe. Verfasser schlägt vor, die Marineinfanterie, welche ja jetzt schon an Bord im Artilleriedienste verwendet werde, und die Küstenartillerie zu einem Korps zu vereinigen, welches die Besatzungen für die Küstenbefestigungen und die Seesoldatendetachements für die Schiffe zu stellen habe.

Rosendahl.



Bericht des Abgeordneten Vos zum Haushaltsvoranschlage der französischen Marine für das Jahr 1905.

Der Bericht, den der Abgeordnete Vos namens der Budgetkommission zum Haushaltsvoranschlage der französischen Marine für das Jahr 1905 der Kammer vorgelegt hat, ist besonders interessant durch das Bestreben des Verfassers, aus der gegenwärtigen Stärke der französischen Flotte heraus die Aufgaben der französischen Marinepolitik zu entwickeln und demgemäß eine Grundlage für die Weiterentwicklung der Flotte zu schaffen. Sehr bemerkenswert ist, daß Herr Vos dem durch das Marokko-Abkommen vollständig veränderten Verhältnisse Frankreichs zu England voll Rechnung trägt und mit der Überlieferung bricht, die die Aufgabe der französischen Marinepolitik in der Lösung der Frage sah: „Wie kann eine schwächere Seemacht einer überlegenen gegenüber sich im Kriege zur Geltung bringen?“ Aus verschiedenen Anzeichen läßt sich darauf schließen, daß Herr Vos in nahen Beziehungen zu den leitenden Stellen der Marine stand; es wäre daher nicht unmöglich, daß das von ihm aufgestellte Programm die Anschauungen des bisherigen Marineministers, Herrn Pelletan, widerspiegelt, der ja nicht mehr Zeit gefunden hat, das von ihm als wünschenswert anerkannte Flottenprogramm selbst aufzustellen.

Herr Vos erkennt zunächst an, daß die diesjährige Erhöhung des Haushalts um 4 Millionen Mark auf das äußerste beschränkt sei. Die jüngsten Vorgänge in der Welt wiesen überzeugend nach, daß von allen Lasten, die die modernen Staaten zu tragen haben, diejenigen für die Marine die dringendsten und am wenigsten zu beschneidenden seien.

Demnächst geht der Referent auf das Anwachsen der Marineausgaben der Großstaaten ein, bei denen sich überall eine unverhältnismäßig hohe Steigerung gegenüber den militärischen Ausgaben überhaupt zeige. Gelte somit für alle Seestaaten das Wort Kaiser Wilhelms II.: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser!“ so besonders für Frankreich mit seinem großen Kolonialbesitze und der ausgedehnten, leicht angreifbaren heimischen Seefront.

Die Ausgaben für die Seemacht haben nun aber vor allen anderen militärischen Ausgaben den großen Vorzug voraus, daß sie zum größten Teil produktive sind, d. h. dem Lande und seiner Bevölkerung durch Befruchtung der Industrie und lohnende Beschäftigung der Arbeiter wieder zugute kommen, 30 Prozent des französischen Marinebudgets nur seien unproduktive Ausgaben.

Die Notwendigkeit, noch größere Summen als bisher für die Flotte zu opfern, weist gebieterisch auf eine eingehende Prüfung des Wirtschaftsgebahrens der Marineverwaltung hin. Diese nimmt Herr Vos im zweiten Abschnitt vor, indem er die Budgetüberschreitungen und die Ersparnisse an den bewilligten Budgets aller Zweige der Staatsverwaltung für das Jahrzehnt 1893 bis 1902 feststellt und dabei zu dem Ergebnis kommt, daß die Marineverwaltung nicht nur durchschnittlich jährlich ihr Budget um 8,6 Millionen Mark oder 3,82 Prozent überschritt, sondern auch noch Nachtragsgeldern von 14,4 Millionen Mark oder 6,37 Prozent des ordentlichen Budgets im Jahresdurchschnitt gebraucht hat. (Bei dieser Gelegenheit erfahren wir auch, daß aus Anlaß

des Fashoda-Falles für die Marine ein außerordentlicher Kredit von 29,4 Millionen Mark bewilligt wurde und für die China-Expedition 104 Millionen Mark.) Diese Mehrbewilligungen stehen im Jahresdurchschnitt nur 400 000 Mark oder 0,20 Prozent Minderausgaben der bewilligten Gelder gegenüber. Für denselben Zeitraum prüft der Berichterstatter die einzelnen Kapitel des Marinebudgets, um festzustellen, welchem durchschnittlich die meisten Etatsüberschreitungen zur Last fallen; es sind dies Mannschaften (14,06 Prozent), Ausrüstung der Flotte (13,28 Prozent), Artillerie, Unterhaltung und Schießübungen, Material (14,8 Prozent), Wasser- und Landneubauten (15,38 Prozent). Dagegen steht der Schiffbau mit 8,19 Prozent jährlich durchschnittlich nicht verbrauchter Kredite an der Spitze der Minderausgaben.

Die Gründe für die ständigen Budgetüberschreitungen sieht Herr Vos erstlich darin, daß das Budget 15 Monate, bevor es Gesetzeskraft erhält, aufgestellt wird und daß in dieser langen Zeit vorher nicht zu berücksichtigende Anforderungen an die Indiensthaltung und unvorhersehbare Preisveränderungen der Materialien und Löhne eintreten, und dann in der zu weit gehenden Unterteilung des Budgets in 63 Kapitel, die dem Minister nicht gestatten, Ersparnisse in einem Kapitel für Deckung der Überschreitungen in anderen, wie sie z. B. beim Schiffbau sehr leicht eintreten, zu verwenden. An dem Etat H, der die im Bau begriffenen oder in Bau zu gebenden Schiffe mit den Raten enthält, weist er diesen Übelstand im besonderen nach. —

Im dritten Abschnitte, „Les besoins de la flotte“, wird ein Flottenprogramm aufgestellt, nachdem zuvor die französische Flotte einem eingehenden Vergleiche mit der deutschen unterzogen worden ist. Dem Vergleiche ist der gegenwärtige Bestand beider Flotten an verwendungsbereiten Schiffen und der im Jahre 1908 zugrunde gelegt, in welchem die Bereitstellung der letzten Schiffe des französischen Flottengesetzes von 1900 zu erwarten ist. Es würde zu weit führen, auf dies Gebiet zu folgen, zumal die in den Tabellen aufgenommenen Zahlen von den uns zugänglichen Quellen mehrfach abweichen, eine wirkliche Richtigstellung also nicht möglich ist. Herr Vos begründet den Vergleich so: Die englische Flotte könne als Wertmesser der französischen nicht in Frage kommen, denn: „Niemals werden wir auch trotz der größten Anstrengungen mit England auf dem Meere in Wettbewerb treten können, ebenso wenig wie das Inselreich ein ebenso starkes Heer wie das unserige aufstellen könnte. Nichts würde überdies derartig kühne Versuche unsererseits rechtfertigen, denn, so ausgedehnt auch unser Kolonialbesitz, so bedeutend unser Seehandel ist, weder der eine, noch der andere legen uns solche Verpflichtungen auf wie Großbritannien seine geographische Lage, sein Handel und sein ungeheures Kolonialreich.“

„Nicht mit Englands Flotte dürfen wir also die unserige vergleichen, wenn wir deren Bedürfnisse erkennen wollen; die Hoffnung, daß wir unsere Flottenausgaben einschränken könnten, da jeder Stein des Anstoßes mit England beseitigt ist, erscheint trügerisch; Deutschland, das noch vor wenigen Jahren eine nicht ernsthaft in Betracht kommende Marine hatte, ist auf dem besten Wege, uns gleichzukommen und vielleicht zu überflügeln. Die durch den japanischen Krieg bedingte Schwächung der russischen Flotte macht diese Aussicht noch beunruhigender, denn unsere östlichen Nachbarn könnten in einem glücklicherweise nur hypothetischen Seekriege bei ihren Verbündeten eine Unterflügung finden, die wir von den unserigen nicht zu erhoffen hätten.“

Frankreich habe nicht wie England alle Seewege für seine Handelsflotte offen zu halten, sondern nur den Verkehr zwischen dem Mutterlande und seinen Besitzungen im Mittelmeer, seine feindlichen Angriffen außerordentlich ausgesetzte ausgedehnte heimische Küste und seine in aller Welt zerstreuten Kolonien zu sichern. Über diese Aufgaben herrsche kein Zweifel unter allen Schulen, die sich nur darum stritten, wie diese am besten zu lösen seien.

Solle sich nun Frankreich darauf beschränken, seine großen Besitzungen wertvoller zu machen, die Segnungen der Freiheit seinen Bewohnern durch Hebung des Wohlstandes und der Bildung voll zuteil werden zu lassen, friedlichen Sinnes und neidlos der Entwicklung anderer Völker auf der See zuzuschauen?

„Selbst, wenn wir diese weise Haltung annehmen und darauf verzichten, einem unerreichbaren Ideale, der Seeherrschaft, nachzujagen, eins bleibt nötig: daß wir uns nicht von fremden Marinen, und besonders von der deutschen, in einem Maße überflügeln lassen, das unsere Unabhängigkeit gefährden könnte, daß wir inmitten der uns umgebenden Marinen uns eine Achtung gebietende Flotte erhalten, und daß wir stark genug bleiben, daß von unserer Beteiligung oder unserer Nichtbeteiligung der Ausgang eines Zusammenstoßes abhängt; denn das sicherste Mittel, den Völkerfrieden zu erhalten, ist die Schaffung eines richtigen Gleichgewichtes der Kräfte!“

„Frankreich muß sich noch vor Ablauf des Flottengesetzes vom Jahre 1900 mit dem Bau neuer, notwendiger Schiffe beschäftigen. Dafür sprechen auch noch andere Gründe:

1. Bei Eintritt der jetzt im Bau befindlichen Schiffe in die Flotte werden zahlreiche ältere ohne jeden militärischen Wert sein.
2. Drei Werften — Cherbourg, Rochefort, Toulon — werden in Bälde nicht mehr genügend Beschäftigung für ihre Arbeiter haben.
3. Die Marine muß sich die Fortschritte anderer Seemächte vor Augen halten; sie darf nicht tiefer sinken.“ —

Das Flottenprogramm, das Herr Vos nun entwickelt, baut sich auf folgenden Grundlagen auf:

„Die Zusammensetzung unserer Flotte kann nur mit einer bekannten Marinepolitik übereinstimmen und einer bekannten Taktik entsprechen.

Da die zur Zeit in Frankreich herrschende republikanische Regierungsform vorzugsweise dem Frieden dient, so müßte die Flotte ebenso wie das Heer in erster Linie imstande sein, die Verteidigung des Landes sicherzustellen, und dann erst dazu, zum Angriff übergehen zu können.“

Daraus ergeben sich die Forderungen zahlreicher Seeoffiziere und Ingenieure, zu deren Mundstück sich Herr Vos macht:

1. Ernstliche Ausbildung der Flottillen (Torpedobootsjäger, Tauch- und Unterwasserboote).
2. Bau von neun großen und sechs etwas kleineren Linienschiffskreuzern (cuirassés croiseurs).
3. Beschränkung der Bestückung auf zwei große Kaliber: 30,5 cm- oder die neuen 24 cm-Geschütze und 19,4 cm-Geschütze.
4. Aufstellung der Kleinartillerie in niedrigen Batterien.

Allen diesen Forderungen stellt aber Herr Vos aus sich die Sätze voran: Zuerst: „Ohne Ersatz*) der unmodernen und veralteten Schiffe ist die Flotte undenkbar“; sodann: „Unser Vaterland kann unmöglich seinen Rang als Seemacht behaupten, wenn man nicht einen einheitlichen Flottenplan aufstellt“.

Der erste Punkt liegt ihm besonders am Herzen, und er gibt überschläglic die Kosten der Ersatzbauten für die unter Zugrundelegung einer Lebensdauer von 25, 20 und 15 Jahren zu streichenden Linien- und Panzerkreuzer, Kreuzer und Torpedofahrzeuge an, wenn er auch von dem Ersatz Stück für Stück absieht, z. B. würde man Küstenpanzer nicht mehr bauen.

Die Flottille zur Küstenverteidigung ist bei weitem nicht ausreichend, ihre Stützpunkte nicht zahlreich genug, die Torpedoboote selbst sind zu klein, es muß zum ausschließlichen Bau von Booten in Größe der jetzigen Torpedobootsjäger (330 Tonnen) übergegangen werden. Das Gleiche gilt für die Unterwasserboote, in denen England Frankreich bald überflügelt haben wird, während man „in Deutschland einen ausgezeichneten Motor gefunden zu haben behauptet, und den Werften zahlreiche Bauaufträge für Unterwasserboote zugegangen sind“. **)

Herr Vos stellt in der folgenden Tabelle nach den Angaben der mit Verhältnissen der bestehenden beweglichen Verteidigung vertrauten Offiziere die erforderliche Zahl und Verteilung***) zusammen:

Bewegliche Verteidigung:	Tauchboote:	Unterwasserboote:	Torpedobootsjäger:	Torpedoboote:
Boulogne anstatt von Dünkirchen	6	6	2	2
Cherbourg	6	6	2	6
Ézardrieux anstatt von St. Servan	6	6	2	6
Brest	6	6	2	6
Orient — La Trinité	6	6	2	6
Rochefort — La Pallice — Bayonne	6	6	2	6
Port Vendres	6	6	2	6
Toulon	6	6	2	6
Korsika (Ajaccio, Bastia, Porto Vecchio)	6	6	2	6
Oran — Algier — Biserta	18	18	6	18
Susa und Gabes	3	3	1	4
Zusammen	75	75	25	76

Das macht Neubauten: 92 Unterwasserboote = 88 Millionen Mark, 20 Torpedobootsjäger = 23 Millionen Mark, zusammen 111 Millionen Mark. Mit dieser Summe würde eine ausreichend starke bewegliche Verteidigung geschaffen werden. „Einem deutschen Geschwader würde die Durchfahrt durch den Armeekanal unmöglich sein“; die englische Flotte würde sich nicht aus dem Hafen wagen. „Selbst wenn England eine Unterseeflottille hätte, würde diese das Auslaufen der französischen nicht verhindern

*) Über das Ausschneiden und den Ersatz kriegsuntüchtiger Schiffe besteht, wie Herr Vos auf Befragen im Marineministerium erfuhr, kein bestimmter Plan; der Minister entscheidet hierüber von Fall zu Fall, sobald für ältere Schiffe große und kostspielige Ausbesserungen nötig werden.

**) Die Neuforderung unseres Marineetats stützt diese Behauptung des Herrn Vos nicht.

***) Die bewegliche Verteidigung der Kolonien ist merkwürdigerweise außer Ansatz geblieben.

können. Ein Unterwasserboot fürchtet sich nicht vor dem anderen, sie können sich nicht sehen. Nichts kann es hindern, an den Stellen unterzutauchen, die die feindlichen Schiffe notgedrungen durchfahren müssen, und sie nach Herzenslust mit Torpedos zu vernichten. Der springende Punkt ist, daß das Boot seinen Stützpunkt wieder erreichen kann. Und diese Aufgabe, die darin besteht, dem Unterwasserboot einen Motor zu geben, der es dazu instandsetzt, ist zur Stunde gelöst."

Uns will angesichts der über die Motorfrage sonst bekannt gewordenen Nachrichten diese Ansicht des Herrn Vos stark optimistisch erscheinen; wir geben sie wieder, da er sich hier wie in seinem ganzen Berichte, soweit er rein technische und militärische Angelegenheiten behandelt, auf die Mitteilungen beruft, die ihm bei seinen Erkundigungen in den Häfen von Seeoffizieren und Ingenieuren gemacht worden sind.

„Die Schlachtflotte wird im Jahre 1908 achtzehn moderne Linienfahrzeuge und vierundzwanzig Panzerkreuzer besitzen, die jünger als 18 Jahre sind, Deutschland dagegen vierundzwanzig und elf.

Zunächst müssen die alten Rasten verschwinden, um die zwecklosen Unterhaltungskosten und die Besatzungen für andere Zwecke verfügbar zu machen. Nach dem Flottengesetz werden jährlich 96 Millionen Mark für Neubauten verwendet, dafür wachsen der Flotte zwei große Schiffe zu. Das genügt nicht, Deutschland baut viel mehr. Um auf der Höhe ihrer Aufgaben zu bleiben, muß die französische Flotte jährlich um drei neue große Schiffe vermehrt werden. Dadurch ist eine Spezialisierung der Häfen geboten; Brest und Orient müssen große Schiffe, Cherbourg Torpedobootsjäger, Rochefort Unterseeboote bauen und Toulon wird Ausbesserungswerft. (Herr Vos nimmt also den Vorschlag des vorjährigen Berichterstatters [siehe „Marine-Rundschau“, 1904, S. 55] auf.)

Ehe man aber zum Ersatz der veralteten Schiffe schreitet, muß man wissen, wodurch sie ersetzt werden sollen; ehe man ein Bauprogramm aufstellt, die zu bauenden Typen aufstellen.

Dafür weiß Herr Vos Rat, obwohl er sich auch hierbei wie immer dagegen verwahrt, Techniker oder Seeoffizier zu sein. In der Typenfrage steuert er der Verschmelzung von Linienfahrzeug und Panzerkreuzer zu einem Einheitstyp zu; er spricht damit nur aus, was der gegenwärtige Marineminister mit den zukünftigen Neubauten in die Praxis umzusetzen sich bemüht.

Die vier italienischen Schiffe des Typs „Vittorio Emanuele“ sind Linienfahrzeugskreuzer. „Nach Ansicht vieler französischer Seeoffiziere wird man dem richtigen Typ folgendermaßen am nächsten kommen: Man braucht nur große Linienfahrzeugskreuzer zu bauen oder, wenn man lieber will, Linienfahrzeuge mit großem Verwendungsbereich, Geschwindigkeit wie die Kreuzer und einer ebenso starken Besatzung wie die Linienfahrzeuge, 15 000 Tonnen Wasserverdrängung, mindestens 23 Seemeilen Geschwindigkeit im laufenden Dienste, vier 30,5 cm- oder neue 24 cm-Geschütze, im übrigen 19,4 cm-Geschütze und Kleinartillerie gegen Torpedoboote. Natürlich müßte am Panzerschutz einiges an Gewicht erspart werden, aber es scheint, daß unsere Panzerschiffe zu starke und zu weit ausgedehnte Panzerung haben.“

Herr Vos nimmt also das vom ehemaligen Marineminister G. Lockroy zuerst entworfene Einheitstampannschiff an, das kürzlich vom Chef des französischen Generalstabes

der Marine, Kontreadmiral Champion, in seiner Denkschrift für den außerparlamentarischen Marine-Untersuchungsausschuß als voraussichtliches Ergebnis der Weiterentwicklung des Linienschiffes und Panzerkreuzers bezeichnet und daher von Herrn Pelletan anerkannt ist.

„Dies »Mischlingsfahrzeug« (bâtiment mixte) kann weit länger die See halten als die Linienschiffe wegen ihres beschränkten Kohlenvorrates; seine Geschwindigkeit macht es dem Kreuzer ähnlich, seine Trug- und Schutz Waffen befähigen es zum Kampfe mit dem Linienschiffe, und zwar mit Vorteil, da es viel leichter Herr seiner Stellung im Kampfe sein kann.“

„Die Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges zeigen, daß der Kampf auf große Entfernungen von 80 bis 70 km entbrennen kann, daß die Oberbauten schnell zerstört sind, daß der Munitionsverbrauch erschreckend groß ist. Man begreift daher leicht:

1. Daß man, um die Kleinartillerie gegen Torpedoboote verwendungsfähig zu erhalten, sie, wie es die Russen machen, an geschützten Stellen aufstellen muß; man erspart hierbei auch Arbeit durch die Wegverfürzung der zu fördernden Munition;

2. daß die Munitionsräume groß und leicht zugänglich sein müssen für den Fall der Zerstörung der Munitionsförderungseinrichtungen.“

„Wir brauchen also den Linienschiffskreuzer mit Kleinartillerie auf dem Panzerdeck, aber“ — und das ist der Haken — „einer kostet 32 Millionen Mark, drei im Jahre 96 Millionen Mark, was mit 16 Millionen für die Flottille, weiteren 16 Millionen für Personal, Ausrüstung, Munitionsvorräte usw. jährlich 128 Millionen Mark ergäbe. Frankreich würde solche Auflagen nicht sehr lange tragen können, und dennoch ist es dringend geboten, diese Anstrengungen zu machen.“

Herr Vos weiß aber auch dafür Rat, er begnügt sich mit zwei so großen Mischlingsfahrzeugen jährlich und vermehrt die so sehr getadelte „flotte d'échantillons“ um ein weiteres, indem er das dritte „Mischlingsfahrzeug“ nur 12 000 Tonnen groß für 24 Millionen Mark liefert, das aber immerhin so stark bewehrt sein soll — 30,5 cm- oder neue 24 cm-Geschütze —, daß zwei oder drei der Art einem großen Panzerschiffe artilleristisch überlegen sein würden, während ihre überlegene Geschwindigkeit ihnen die Wahl ihrer Stellung gestattet.

Diesen Gedanken hat Herr Vos — seiner eigenen Angabe nach — in der Schrift des Generals Puel der Marineartillerie, „Canons et blindages“, geäußert und, da er die schweren Flottenausgaben um 8 Millionen Mark jährlich erleichtert und dabei die Dreizahl des jährlichen Zuwachses an großen Schiffen, auf die es ihm besonders anzukommen scheint, ermöglicht, aufgenommen.

Wenn jetzt die jährlichen Ausgaben für Neubauten 96 Millionen Mark betragen, so wird nach den Vorschlägen des Herrn Vos nach Ausschreibung der kriegsuntüchtigen Schiffe eine jährliche Mehrleistung von 12 Millionen Mark für sechs Jahre nötig werden. Wenn diese im Jahre 1906 zum ersten Male bewilligt würde, so würde die letzte Bewilligung in das Budget für das Jahr 1911 aufzunehmen sein. „In diesem Jahre ist das Programm der Vereinigten Staaten-Marine erfüllt, das deutsche auf seiner Höhe, wir würden insofern den verlorenen Vorsprung teilweise wieder eingeholt haben.“

Nach seiner trotz aller bösen Erfahrungen immer noch optimistischen Annahme

einer vierjährigen Bauzeit würde dann Frankreich im Jahre 1915, also ein Jahr vor Vollendung des deutschen Flottenprogramms 49 große Kampfschiffe jünger als 25 Jahre besitzen, nämlich 18 Linienfahrer ersten Ranges, 26*) Panzerkreuzer, 15 Linienfahrer-kreuzer, die dann so zu verteilen wären, daß alle Linienfahrer im Mittelmeere mit Toulon und Biserta, alle Panzerkreuzer und Linienfahrerkreuzer im Ozean mit Brest als Stützpunkt versammelt wären, und das Mittelmeergeschwader noch mit drei Kreuzern von 3000 bis 4000 Tonnen ausgestattet würde.

Damit wäre dann das von Herrn Vos aufgestellte Programm erfüllt, für das er durch Hervorhebung der Spitze gegen Deutschland, den Appell an den französischen Nationalstolz und die Berücksichtigung des dem französischen Steuerzahler inwohnenden Sparsinns sowie die Aufnahme in der Luft schwirrender ungeklärter Ansichten über die Weiterentwicklung des Schlachtschiffes sehr geschickt Stimmung zu machen gewußt hat. —

Bei der überwiegenden Wichtigkeit, die ein gut ausgebildetes Personal für die zweckentsprechende Ausnutzung des Materials, für den Gefechtswert hat, fordert Herr Vos Verbesserung der Lage der Unteroffiziere, geeignete Vorkehrungen, um dem nach Einführung der zweijährigen Dienstzeit im Heere zu befürchtenden Abfluß von Freiwilligen der Landbevölkerung von der Marine zu steuern, da die Seeeinschreibung kaum in Zukunft mehr Ersatz liefern kann als schon jetzt, wo sie den Bedarf der Marine bei weitem nicht deckt. Prämien und höhere Löhne würden da helfen können. Ausführliche Tabellen begleiten diese Ausführungen, aus denen zu entnehmen ist, daß für 1905 2000, im Jahre 1908 aber allein für die Linienfahrer 3896 Mann mehr gebraucht werden als 1904.

Der Werftbetrieb, der im vierten Abschnitt behandelt wird, müsse neu geordnet werden, um größere Leistungen zu erreichen. Dazu schlägt Herr Vos vor:

1. Bervollständigung und Modernisierung der Arbeitsmaschinen;
2. Ordnung der Arbeit auf neuer Grundlage;
3. Vereinigung der verschiedenen Werfts zu einem Betriebe;
4. Spezialisierung der Werften;
5. Verringerung der Ausgaben für Unterhaltung, Ausbesserung und vor allen Dingen für Veränderung der fertigen Schiffe;
6. Entwicklung der Magazine der Flotte nach dem Beispiel der deutschen Einrichtungen dieser Art.

Dem Berichtstatter im fünften Abschnitt in der Prüfung der einzelnen Abschnitte des Voranschlages zu folgen, ist erlässlich, da grundsätzliche Fragen nicht mehr behandelt werden. Es sei nur erwähnt, daß die Kommission die Einstellung von Torpedobootsbauten in Saigon durch Übertragung der betreffenden Boote nach Toulon wünscht und die Ausgaben um 130 000 Mark vermehrt.

Zum Schlusse seien noch einige kritische Bemerkungen des Herrn Vos über die Schiffe und Armierung angeführt, die, wie er angibt, auf Äußerungen von Seeoffizieren und Ingenieuren der Front beruhen und der Erwähnung wert scheinen, weil sie den Grad von Zutrauen erkennen lassen, das der französische Seeoffizier zu

*) Je einer ist für 1904 und 1905 bewilligt worden oder gefordert.

seinem Material hat. Die meisten beklagen sich über die neuen Panzerkreuzer, ihre Wasserlinien, ihre übermäßige Länge, die Schwäche des Rumpfes, die drei Schrauben und besonders die Formen des Hinterschiffes, die daran schuld sind, daß die Schiffe bei Seegang „die Nase ins Wasser stecken“, ihren großen Kohlenverbrauch bei hohen Geschwindigkeiten, die durch schlecht gewählte Formen bedingte übermäßige Maschinenkraft, ihr schlechtes Manövrieren geben Anlaß zu Ausstellungen in dem Maße, daß einige der neuesten Schiffe für gänzlich verfehlt erklärt wurden.

Herr Vos hat sich, dadurch beunruhigt, auf dem Marineministerium Einsicht in verschiedene Schriftstücke erbeten, die ihn von der Richtigkeit des Gehörten überzeugt haben.

Die meisten Sachen sind ja in dieser Zeitschrift schon besprochen worden und daher nicht zu wiederholen. Von dem Torpedosprengversuche an einem dem Querschnitt mit Längsschotten des Küstenpanzers „Henri IV.“ nachgebauten Ponton ist trotz der Geheimhaltung soviel durchgeleckt, daß die drei Längsschotten 0,80 bis 1,20 m voneinander entfernt waren und völlig zerstört wurden durch einen an der Außenhaut fest angebrachten elektrisch detonierten gewöhnlichen Whiteheadtorpedo mit 100 kg Schießwolle-Sprengladung. Das erste Schott hatte ein Loch von 80 qm (?) (soll wohl heißen 8,0 qm) Fläche, das nächste Längsschott war völlig in Stücke geschlagen und das innerste, das übrigens „Henri IV.“ gar nicht hat, hatte noch zwei Löcher von 1,40 m \times 0,75 m und 0,84 m \times 0,4 m.

Die Linienschiffe des Typs „Patrie“ sind zu leicht gebaut, die „Patrie“ selbst hat beim Stapellauf eine Verbiegung des Schiffskörpers von 75 mm auf 84 m zwischen Spant 19 und 84 erlitten. Das Schwesterschiff „République“ ist aus eigenem Antriebe der Brester Werft stärker ausgeführt worden.

Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc“, der 1895 auf Stapel gesetzt ist, hat trotz aller Bemühungen die erwartete Geschwindigkeit von 23 Seemeilen nicht erreicht; das Schiff erleidet bei gewissen Maschinengängen derartige Erschütterungen, daß es unmöglich ist, die Geschütze zu richten.

Zu schwacher Bau führte auch bei den Panzerkreuzern Typ „Gueydon“ zu größeren Havarien des Hinterschiffes.

Der Kreuzer „Jurien de la Gravière“ läuft nur noch 13 bis 14 Seemeilen, die äußeren zwei Schrauben tauchen infolge des geringen Tiefganges bei krabber See sofort aus dem Wasser und verursachen das Durchgehen der Maschinen. Der Kommandant mußte sich, um dies zu vermeiden, bei der Erprobung in ganz stillem Wasser halten.

Panzerkreuzer „Edgard Quinet“ wird ohne Erweiterung des Brester Hafens nicht von Stapel laufen können.

Die Schiffsartillerie hat zu viel verschiedene Kaliber und in jedem zu viele einzelnen Modelle; auf den Werften lagert für 21 Millionen Mark veraltetes Artilleriematerial.

Durch Verlängerung des Kartuschraumes der Geschütze Modell 1893/96 ist die Ladezeit verlängert worden; 14 Schiffe haben diese Geschütze, „Jéna“, „Suffren“, „Henri IV.“, „Caïman“, „Indomptable“, „Requin“, „Marseillaise“, „Sully“, „Gloire“, „Condé“, „Amiral Kube“, „Victor Hugo“, „Jules Ferry“, „Léon

Gambetta“, auch die sechs neuen Linienchiffe sollen 30,5 cm dieses Modells erhalten, das infolge der Schießergebnisse umgearbeitet werden soll. „Es steht daher zu befürchten, daß unsere Geschütze den fremden unterlegen sind, da sich die Artilleriedirektion beeilt hat, ein neues Modell 1902 zu schaffen, das schon zur Erprobung gelangt ist, mit guten Ergebnissen; wie man sagt, sollen die neuen 16,4 cm den alten 19,4 cm, die 19,4 cm den 24 cm und die 27,4 cm den 30,5 cm ebenbürtig sein.“

Die Munitionsförderungseinrichtungen an Bord geben zu Klagen Anlaß; bei einer Ladezeit des Geschützes von 45 Sekunden braucht man zur Beförderung der Ladung aus der Munitionskammer ans Geschütz 3 bis 5 Minuten.

Die eingeführten Pulverarten entbehren genügender Haltbarkeit, sie bleiben nur 5 Jahre gebrauchsfähig, an Bord in heißen Gegenden manchmal nur 2 Jahre; alljährlich muß ein Viertel der Pulverbestände erneuert werden, was 2,4 bis 3,2 Mill. Mark Kosten verursacht.

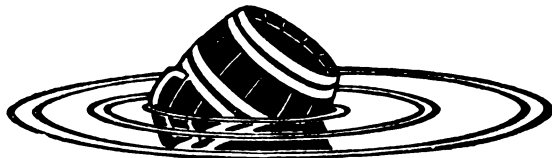
Die Aufstellung der Geschütze im Turm ist derart, daß der Richtkanonier mit dem Auge aus der Visierlinie herausgehen muß, um das Handrad zum Richten zu bedienen; auf „Kleber“ sind die Türme so eng, daß die Bedienung der Geschütze behindert ist.

Viele dieser Übelstände kommen daher, daß das Konstruktionsbureau und die Artilleriedirektion nicht Hand in Hand arbeiten.

Dieser kurze Überblick zeigt, wenn auch vielleicht etwas stark aufgetragen ist, daß die vollständige Selbständigkeit der französischen Konstruktionsabteilung der Flotte nicht zum Vorteil gereicht.

Welche Aufnahme dem Marineprogramm des Herrn Vos bevorsteht, läßt sich angesichts des gerade vollzogenen Regierungswechsels nicht voraussagen, obzwar Herr Thomson die Notwendigkeit erneuter Anstrengungen zur Verstärkung der Flotte in der Antrittsansprache an das Personal des Marineministeriums anerkannt hat.

M.



Das Flottengesetz vom Jahre 1900 als Grundlage der weiteren Entwicklung der französischen Flotte.

Dem vom Abgeordneten Bos aufgestellten Programm für die Weiterentwicklung der französischen Marine, über das an anderer Stelle berichtet ist, ist fast auf dem Fuße ein anderes^{*)} gefolgt, das zwar ebensowenig amtlichen Ursprungs ist, aber an Stelle eines Laien einen Fachmann von hervorragender Bedeutung zum Verfasser hat. Vizeadmiral Bienaimé, unter de Lanessan Chef des Generalstabes der Marine, dann bis zum vorigen Jahre Marinepräfekt von Toulon, ein anerkannt hervorragender Flaggoftizier, durch seine Dienststellungen genau mit allen Zweigen der Marineverwaltung und deren militärischer Leistungsfähigkeit bekannt, ist aus seiner erzwungenen Muße heraus- und, zum Abgeordneten für Paris gewählt, in die Kammer eingetreten. In einer vor kurzem erschienenen Broschüre^{*)} hat er gewissermaßen sein marinepolitisches Bekenntnis der Öffentlichkeit übergeben.

Der frühere Generalstabschef beurteilt im Gegensatz zu dem eben abgelösten die derzeitige Lage der Marine sehr schwarz: „die Lage der französischen Marine ist schlimm. Man kann ohne Übertreibung behaupten, wenn das Land morgen die Leistung von ihr verlangen würde, auf die es als Entgelt der seit mehreren Jahren für die Entwicklung dieses wesentlichen Elements seiner militärischen Stärke gebrachten Opfer zu rechnen berechtigt ist, daß es ernstlich getäuschte Hoffnungen geben würde.“

Der Admiral spricht die Marine, d. h. die Seeoffiziere usw., selbst von der Mitschuld an diesem Zustande nicht frei, sie hätten die veränderten Zeitläufte nicht richtig erfaßt und vor allen Dingen es nicht verstanden, sich selbst an die Spitze der Reformbewegung zu stellen, die gerade in der Marine, wo alles sich in den letzten Jahrzehnten geändert hat, besonders berechtigt sei. So sei es gekommen, daß die Fachleute allmählich beiseite geschoben seien und der unter dem Aushängeschild des Fortschritts sich gebenden Neuerungs sucht von Laien die Entwicklung der Marine zugefallen sei.

Die Krankheit der Marine rührt in der Hauptsache daher, daß seit den letzten Jahren Schiffe in die Front eintreten, deren gegen früher sehr gesteigerte Indienst- und Unterhaltungskosten man bei Aufstellung der Programme, denen sie ihr Dasein verdanken, nicht in Rechnung gezogen hat. Jetzt treten diese übersehenen finanziellen Folgen greifbar hervor, vor einer Vermehrung des Marinebudgets schreckt man zurück und macht Ersparnisse an falscher Stelle, die kaum die vorhandenen Löcher aufstopfen, dafür aber mit der Zeit die Mauern des ganzen Organisationsgebäudes ins Wanken bringen.

Voll Bitterkeit stellt der Admiral die Frage: Braucht Frankreich überhaupt eine Flotte? Die Grundlagen der Seemacht, Handelsflotte, Seehandel, Kolonien sind noch wie zu Richelieus und Colberts Zeiten vorhanden, und so gelte auch heute das Wort Richelieus: „Ohne die See kann man weder vom Frieden Nutzen ziehen,

^{*)} Amiral Bienaimé et P. Colliard: „Péril national“. Paris, Librairie Universelle.

noch den Krieg aushalten“ für die Unterhaltung einer zweckentsprechenden Seemacht, für die die Entwicklung der umgebenden Seemächte maßgebend sei.

Hier fordert der Admiral, im betonten Gegensatz zur jungen Schule, die Zusammensetzung der Flotte aus Linien Schiffen, Panzerkreuzern, Torpedo- und Unterseefahrzeugen, d. h. „in derselben Weise wie die unserer möglichen Gegner“. Daß hierunter nicht allein England gemeint ist, führt der Verfasser an anderer Stelle aus. Bei den Linien Schiffen würde Admiral Bienaimé gern etwas an Schutz zur Vergrößerung des Trugvermögens aufgeben, er kommt auch dem Einheitskampfschiffe insofern entgegen, als er bei Besprechung der Linien Schiffe und Panzerkreuzer des Flottengesetzes in einer Anmerkung hinzufügt: „Wir würden gern dem Gedanken zuneigen, daß der Panzerkreuzer und das Linien Schiff dazu bestimmt sind, eines Tages ineinander aufzugehen, namentlich in Frankreich.“ Außer der eigentlichen Schlachtflotte müsse dann noch eine Anzahl Schiffe für Hilfsdienste, Kolonien, auswärtigen Dienst, Vermessungen usw. vorhanden sein.

Es käme aber darauf an, da die Mittel für die Marine beschränkt seien und die Neigung vorherrschend, die jetzige Budgethöhe nicht zu überschreiten, den Mangel an Mitteln durch ihre bessere Verwendung auszugleichen. Folgerichtigkeit der Ansichten, auf umfassende Pläne gestützt, klare Haushaltsführung, das seien die Grundvoraussetzungen dazu.

So hoch Vizeadmiral Bienaimé auch das Verdienst anerkennt, das Herr de Lanessan durch das Flottengesetz vom Jahre 1900 sich um die Marine erworben hat, so wenig verhehlt er, der selbst an leitender Stelle an dem Gesetz mitgearbeitet hat, dessen Fehler. Herrn de Lanessan sei es zu danken, daß er die öffentliche Meinung und die gesetzgebenden Körperschaften auf den einzigen Weg zurückgeführt habe, auf dem von den für Neubauten bewilligten Summen der größte Ertrag zu erreichen ist, nämlich zum Bau von Schiffen unzweifelhaften militärischen Wertes; dagegen habe er nicht erkannt, daß sein Gesetz kein endgültiger Fortschritt war, da es bei jeder Budgetberatung aufgehoben werden konnte, und vor allen Dingen nicht vorausgesehen, wie dies Gesetz mit der Zukunft verknüpft ist und wie es die künftigen Budgets beeinflusst. Es wäre dies Versehen wohl leichter vermieden worden, wenn das Marinebudget übersichtlicher aufgestellt wäre, so daß man klar erkennen könne, welche Summen der *raison d'être* des Budgets, der Flotte zugute kommen.

Der Admiral unterzieht sich nun dieser Arbeit. Er legt die im Gesetz vom Jahre 1900 bestimmte Stärke der Schlachtflotte zugrunde, die in dieser Höhe erhalten werden müsse, denn: „Bei Annahme des Gesetzes hat man die Schiffszahl der Flotte nicht nur für den Zeitpunkt der Beendigung der Bauten, sondern für die Zukunft überhaupt bestimmen wollen; man kann daher zu diesem Zeitpunkt die Arbeit nicht als endgültig fertig ansehen.“ Hierdurch tritt Herr Bienaimé in Gegensatz zu Herrn Vos, der das Gesetz ein Gelegenheitsgesetz nennt, das den Bau von so und so viel Schiffen vorschreibe und das von selbst mit Durchführung der Bauten erlischt. Die Auffassung Bienaimés bezieht sich auf die *lex ferenda*, die von Vos auf die *lex lata*; letztere ist wohl die *s. Bt.* beabsichtigte. Herr Vos will die veralteten Schiffe durch Neubauten ersetzen aus Zweckmäßigkeitsgründen; Admiral Bienaimé, um die französische Flotte auf der gesetzlich festgelegten Zahl kriegsbrauchbarer Schiffe zu erhalten.

Er legt für die Linienschiffe 25 Jahre, für die Panzerkreuzer 20 Jahre, für die Torpedofahrzeuge 15 Jahre Lebensdauer zugrunde und berechnet die jährliche Amortisationsquote zu $\frac{1}{25}$, $\frac{1}{20}$, $\frac{1}{15}$ des Gesamtwertes der Schlachtflotte, die für Ergänzungsbauten verfügbar sein muß. Dann stellt er die Indiensthaltungskosten fest, mustert den übrigen Schiffsbestand der Flotte und behält nur die zu Hilfsdiensten unentbehrlichen Schiffe zurück, für die er ebenso wie für die Schlachtflotte Amortisation und Indiensthaltungskosten berechnet. Durch Hinzufügung der allgemeinen Unkosten erhält der Admiral eine Summe, die nicht über die heutige Höhe des Marinebudgets hinausgeht. Er stellt dann noch eine neue Budgetteilung auf, bei der die vollständige Scheidung der militärischen von den Ausgaben für die Flotte im Bau durchgeführt ist und die der Flotte und der Werkstatt gemeinsamen, wie Marineministerium, Gesundheitsdienst an Land, Gerichtswesen, zusammengefaßt sind.

Nachdem so eine neue klare übersichtliche Grundlage für die Marineverwaltung geschaffen ist, geht der Admiral dann zum organischen Ausbau über: „Ohne organische Gesetze ist es unmöglich, die Marine von den kostspieligen Zufällen freizuhalten, welche die Ausführung der Programme unserem Budget auferlegt haben, die von einander folgenden Ministern mit verschiedenen Ansichten vorge schlagen wurden.“ Um die zweckentsprechende Erneuerung der Schlachtflotte sicherzustellen, ist die ungefähre Festlegung der Typen geboten, Gleichartigkeit ist, soweit angängig, anzustreben, aber das Bestreben, gleichartige Schiffe zu haben, darf nicht dazu führen, daß die Fortschritte der Technik oder der Seekriegskunst unbeachtet bleiben. Die Spezialisierung der Werften bietet für die Bauausführung so große Vorteile, daß der Admiral dafür eintritt.

Das Gesetz über die Zusammensetzung der Seestreitkräfte würde danach lauten:

Artikel 1 gibt den Zweck der Seestreitkräfte an.

Artikel 2 gibt die Zahl und Typen der Schlachtflotte, mit allgemeinen Grenzen für Größe, Geschwindigkeit, Verwendungsbereich. Linienschiff und Panzerkreuzer sind konstruktiv genau getrennt.

Artikel 3 behandelt die Hilfsflotte, ungeschützte Kreuzer, Transportschiffe, Stationschiffe.

Artikel 4 bestimmt, daß die vorangeführten Schiffszahlen aufgefüllt erhalten werden müssen durch regelmäßig erfolgende Neubauten, soweit möglich auf Spezialwerften, der Linienschiffe nach 25 Jahren, der Panzerkreuzer nach 20 Jahren, der Torpedofahrzeuge nach 15 Jahren und der übrigen Schiffe nach 25 Jahren.

Artikel 5 legt die Gleichartigkeit der Typen unter sich fest, soweit die Fortschritte nicht Änderungen verlangen. Diese müssen vom Marineminister nach Anhörung des Oberen und des Bauten-Rates gebilligt werden. Mit Vollzug des Bauauftrags werden die Pläne unanrührbar.

Artikel 6: Das Parlament setzt alljährlich in einem Jahresgesetz für die Schiffbauten die Zahl und Art der Schiffe fest, die im folgenden Jahre zur Erneuerung der Flotte in Bau gegeben werden sollen, in Übereinstimmung mit Artikel 2 und 3 und mit Verteilung auf die Kriegs- und Privatwerften sowie den Jahresbetrag der Gesamtbaukosten. Die Fertigstellung jedes so genehmigten

Daues ist in kürzester Frist und ohne daß finanzielle Beschränkungen, höhere Gewalt ausgenommen, die Ausführung verzögern dürfen, auszuführen.

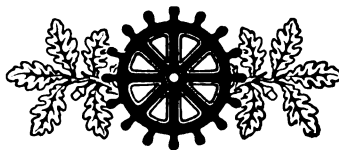
Artikel 7: Die Zahl der Schiffe benachbarter Typen, die sich gegenseitig ersetzen können, wie Linienschiff und Panzerkreuzer, Torpedoboote, Unterwasser- und Tauchboote usw. ist in Artikel 2 und 3 nur überschlägig gegeben, um dem Gesetz möglichste Bewegungsfreiheit zu lassen. Jedenfalls darf der Anteil jedes einzelnen nur mit bestimmter Billigung des Parlaments wesentlich geändert werden.

Dies Flottengesetz macht dem jeweiligen Minister Seitensprünge sehr schwer, ohne vorweg dem Parlament die Hände zu binden und die Entwicklung der Flotte entsprechend den Fortschritten der Technik und Kriegskunst zu erschweren. Gesetze über die Organisation der Werften und Werkstätten, der Zentralverwaltung und des Personals, deren Inhalt nur angedeutet ist, müssen die gesetzliche Organisationsarbeit vervollständigen.

Die Erfahrungen seiner langen Dienstzeit haben den Admiral die Unerfahrenheit als ebenso große, wenn nicht größere Feindin des Fortschritts erkennen lassen, wie die Routine. Ohne die Mitwirkung Sachverständiger ist ein wahrer Fortschritt nicht möglich.

„Eine Marine läßt sich nicht in einem Tage schaffen, nicht einmal umformen; das ist ein langatmiges Werk, das nach einem Gesamtplan ausgeführt werden muß, der, einmal in seinen Richtlinien festgestellt, mit dem Geiste der Folgerichtigkeit durchgeführt werden muß, der uns bisher gefehlt hat“, so schließt Admiral Bienaimé seine beachtenswerte Arbeit, die eine Schlachtflotte von 28 Linienschiffen, 24 Panzerkreuzern als den Aufgaben der französischen Marinepolitik und der Leistungsfähigkeit des Landes entsprechend ansieht, wenn sie durch ständige Ersatzbauten auf der Höhe gehalten wird.

M.



Der russisch-japanische Krieg.

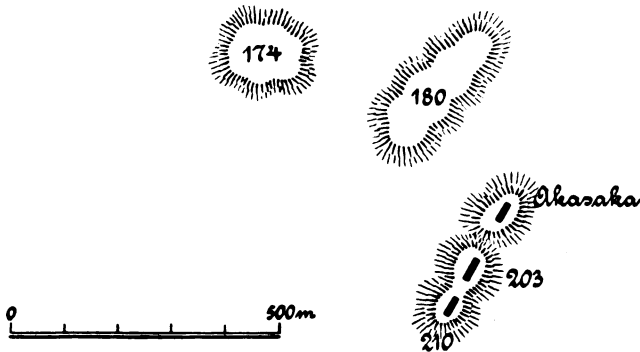
Fortsetzung zum Beiheft XV.*)

Der Fall von Port Arthur.

(Mit 1 Skizze.)

Die nachträglichen Berichte, in denen die Eroberung des 203-m-Hügels ausführlicher geschildert wird, ergeben die auffällige Tatsache, daß die Erstürmung dieses wichtigen Punktes keineswegs schon am 30. November erfolgt ist, wo sie der Welt als geschehen bekannt gemacht wurde, sondern daß erst der 5. Dezember den Erfolg brachte, und zwar hauptsächlich als Ergebnis einer überlegenen Artillerie.

Die Stellung teilte sich in drei in einer Reihe nahe beieinander liegende Werke, die von den Japanern Höhe 210, Höhe 203 und Akasaka genannt werden. Die zwei ersten nahmen die Südwest- und die Nordostseite des eigentlichen Bergrückens ein, dessen oberste Platte eine steile Felskuppe bildete; das dritte lag nordöstlich davon auf einem Vorhügel. Seit ihren verlustreichen Septemberangriffen



hatten die Japaner gegen diesen Teil der Front jede gewaltsame Unternehmung unterlassen und sich darauf beschränkt, nämlich ein ausgebreitetes System von Parallelen über die südwestlich vorgelagerten freien Abhänge, die im toten Winkel der Höhe 210 lagen, bis an die steile Felskuppe heranzuführen. Die Verteidiger hatten die drei Werke, die erst nach Beginn des Krieges aufgeworfen waren, mit Feld- und Schiffsgeschützen verstärkt, Gräben und Sandwälle herumgezogen und im Innern eine Reihe von kleinen Untertreteräumen ausgehoben. Die Besatzung bestand zum Teil aus Marinepersonal; es sollen insgesamt etwa 1000 Mann gewesen sein.

Im November kam auch diesem Teil des Gürtels gegenüber eine japanische Batterie von sechs 28-cm-Haubitzen in Position, und das Vertrauen in ihre Wirkung

*) Da der langsame Fortschritt der Kriegereignisse, im besondern auf dem Seekriegs-schauplatz, die Behandlung des russisch-japanischen Krieges in besonderen Beiheften nicht mehr rechtefertigt, so wird die fernere Berichterstattung bis auf weiteres in den Monatsheften ausgeführt werden.

brachte den Entschluß zu einem neuen Angriff, für den zunächst 14 Kompagnien der eben aus Japan angekommenen 7. Division bestimmt wurden. In der Nordfront, wo die Belagerer zum Teil schon auf und in den Glacis standen, sollte der Angriff gleichzeitig einsetzen, um die Russen an Verschiebungen nach den westlichen Werken zu hindern.

Am 27. November begann die Beschießung der drei Höhen, an der sich außer den sechs schweren Haubitzen auch die schon früher aufgestellten 12-cm-Haubitzen, eine Anzahl Feldbatterien und mehrere Marinegeschütze (15 cm?) beteiligten. Der Chef des Stabes von Marschall Oyama, General Kodama, war eigens für diese Operation von Norden heruntergesandt worden. Am 28. früh setzte der Infanterieangriff ein, indem zunächst unter dem Schutz vermehrten Artilleriefeuers elf Kompagnien durch die Parallelen gegen die Höhe 210 geführt wurden; und als es einigen Zügen am Nachmittag gelang, sich am oberen Rande festzusetzen, wurden auch über die freien Flächen, die gegen die beiden anderen Werke aufstiegen, mehrere Bataillone angesetzt. Jene erste Abteilung konnte sich jedoch nicht halten, da sie dem Feuer der rückwärts gelegenen Forts ausgesetzt war; sie mußte unter schweren Verlusten an den Fuß der Felsklippe zurück, und daher fand die Besatzung des Werkes Zeit, die gegen die anderen Höhen anstürmenden Feinde unter seitliches Feuer zu nehmen. So schlug der Angriff fehl.

Der 29. November verging ohne neuen Sturm. Während die Artillerie die Werke andauernd mit Geschossen übersättete, saß auf halber Höhe unter dem 210-m-Werk jene vorgeschobene Abteilung; die russische Besatzung ließ sie hier ungestört, sie hatte sich wahrscheinlich selber hinter den jenseitigen Rand der Kuppe in Deckung legen müssen.

Am Vormittag des 30. kletterten die japanischen Kompagnien wieder den Felsen der Höhe 210 hinauf und kamen bis an den ersten Sandwall, dicht unter dem Rande; hier warfen sich ihnen die Russen entgegen, und die japanische Artillerie mußte ihr Feuer von diesem Werk ab und auf die anderen Stellungen hinlenken, um nicht ihre eigenen Leute zu gefährden. Deswegen kam deren Ansturm hier zum Stehen; aber an den Wall gedrängt, hielten sie sich den Tag und die Nacht über. Versuche anderer Truppenteile, den Afajakayama und die Höhe 203 zu stürmen, wurden dagegen wieder abgewiesen; die Mannschaften, die von letzterer zurückkehrten, gerieten dabei noch unter das Feuer der eigenen Artillerie. In der Nacht gruben sich die Pioniere näher an die Höhe 203 heran, und kurz vor Tagesanbruch brach von hier aus eine Infanteriekolonnie über das noch übrige freie Gelände vor und erreichte glücklich die Senkung dicht unterhalb des Werkes, wo sie zwar von der Verbindung abgeschnitten, aber dem Feinde augenblicklich entzogen, sich verchanzen konnte.

Gestützt auf die beiden vorgeschobenen Positionen, die dicht am Feinde einen Ruhepunkt boten, sollte nun am 1. Dezember, nachdem der Vormittag ein neues Bombardement gebracht hatte, der endgültige Angriff angesetzt werden. Die anrückenden Truppen hatten gegen 3 Uhr nachmittags die Parallelen angefüllt, weitere Massen standen hinter den benachbarten Hügeln bereit, und die ersten Schwärme versuchten bereits im Laufschrift die letzte Strecke bis zu den beiden vorgeschobenen Posten zu überwinden. Da gab plötzlich ohne einen erkennbaren äußeren Anlaß die Kolonne.

die sich unter der Höhe 203 eingeknistet hatte, ihren Platz auf und stürzte sich, verfolgt vom russischen Gewehrfeuer, bergab in die befreundeten Parallelen. Das machte den geplanten Angriff aussichtslos; die Sturmkolonnen wurden zurückgezogen und der Abend sah die Russen noch immer im unbestrittenen Besitz von Akafayama und der Höhe 203, nur unter dem südwestlichen Rande der Höhe 210 saßen die Japaner an der Talseite des ersten Walles.

Die schweren Verluste der letzten Tage — es sollen über 15000 Mann gewesen sein — ließen es der Heeresleitung geboten erscheinen, vor der Erneuerung des Angriffes alles zu tun, um einen nochmaligen Fehlschlag zu vermeiden. So überschüttete an den nächsten drei Tagen und Nächten die gesamte Artillerie der Westseite die drei Werke mit ihrem Feuer, während die Pioniere gleichzeitig Parallelen und Laufgräben noch näher an die Höhe 203 heranzführten. Die russischen Besatzungen konnten sich, mit Ausnahme einer kleinen Abteilung, die am Walle im Südwesten dem Feinde dicht gegenüberstand, nicht in den Anlagen halten, sondern bargen sich, so gut es ging, an den östlichen Abhängen, um im Moment, wo das Feuer aufhörte, die Stellungen wieder zu besetzen; auch dorthin dehnte aber die feindliche Beschießung sich aus und dezimierte die Reihen der Verteidiger.

Am Nachmittag des 5. Dezembers folgte der letzte Angriff. Die dazu bestimmten acht Bataillone wurden an ihren Fahnen vorbei in die Laufgräben geführt; als sie in diesen in die Höhe gelangt waren, gab das Artilleriefeuer im letzten Augenblick die Punkte 210 und 203 frei, um sich auf Akafayama zu vereinigen, und der Infanteriesturm setzte ein. Die Abteilung, die bis dahin am Rande von 210 gelauert hatte, traf beim Übersteigen des Walles schwachen Widerstand, überwältigte ihn aber; die Kolonnen, die im Werk 203 eindringen, fanden es leer. Die in Reserve stehenden russischen Besatzungen sahen sich zum Rückzug nach dem inneren Fortgürtel genötigt, und ihnen mußte bald die zu Akafayama gehörende Garnison folgen, da sie sich gegen das Feuer der überragenden 203-m-Höhe nicht halten konnte.

Der Erfolg war im wesentlichen der Artillerie, vor allem den 28-cm-Gaубigen zu verdanken, die sämtliche Anlagen auf den drei Punkten in unkenntliche Trümmerhaufen verwandelt hatte. Die Verteidiger verloren hier im ganzen etwa 1500 Mann, darunter den Chef der Feldartillerie, Obersten *F l l m a n n*, und den Ersten Offizier der „Sewastopol“, Kapitän 2. Ranges *B a c h m e t j e f f*.

Den Japanern sollen ihre vergeblichen Stürme über 15000 Mann gekostet haben. Außerdem verloren sie hierbei den kleinen Kreuzer „Saien“, der am 30. November mit anderen Schiffen seiner Division die Beschießung von der Taubenbucht her unterstützen sollte und dort auf eine Mine stieß. Der vordere Maschinenraum wurde zertrümmert, und das Schiff begann schon nach zwei Minuten zu sinken. Die Nachbarsschiffe retteten den größten Teil der Besatzung; der Kommandant, der leitende Ingenieur und 34 Mann blieben.

Es ist früher schon berichtet worden, daß die Japaner neben dem Angriff auf die Westfront gleichzeitig einen Ansturm von Nordosten her unternahmen. Dieser wurde indessen bald wieder abgebrochen, nachdem der Versuch des Generals *N a k a m u r a*, *S u n g s h u s h a n* nachts mit aufgepflanztem Bajonett zu überrumpeln, mißlungen

war. Es folgte am 3. Dezember im Bereiche des „Nordforts von Kitwanphan“ (wahrscheinlich südlich vom „Großen Ablernerst“, siehe Skizze in Beiheft XV) sogar ein fünfständiger Waffenstillstand, um die Toten zu beerdigen. Die feindlichen Gräben trennte hier noch ein Zwischenraum von 15 m; die Japaner hielten bereits die grabenbeherrschende Raponnière in der Mitte der Kontreeskarpe besetzt.

Die Bedeutung, die dem Fall des 203-m-Hügels beizumessen war, zeigte sich sofort bei der Beschießung auf die im Hafen zusammengedrängten Schiffe. Bisher hatten die Japaner nur von den Wolfsbergen aus und von der 180-m-Höhe her Einblick auf die Fläche der inneren Reede gehabt, und das ganze östliche Hafenbecken mit dem davorliegenden Gebiet war ihnen von dort nicht sichtbar gewesen; die beschossenen Schiffe hatten das halb herausgefunden und sich hierher zurückgezogen. Nun erlaubte die Aussicht vom 203-m-Hügel den Japanern, das Feuer ihrer im Norden stehenden 28-cm-Haubitzen auch dorthin mit seitlicher Beobachtung zu leiten; die Folgen zeigten sich schnell. Russische Nachrichten wollten damals wissen, die Besatzung hätte bei Beginn der Beschießung die Bodenventile geöffnet und die Schiffsrümpfe so schützen wollen. Die Möglichkeit liegt in der Tat vor. Spätere Untersuchungen haben gezeigt, daß die unmittelbare Wirkung der schweren Haubitzengranaten geringer war als erwartet; die Geschosse waren zum Teil in den oberen Decks, fast alle über dem Zwischendeck geblieben, und den Boden hatte keines erreicht. Ob das ihrer eigenen Unvollkommenheit oder der oben erwähnten Vorsichtsmaßregel oder einer schützenden Kohlen-schicht zu verdanken war, die nach einer Meldung das ganze Zwischendeck überspannte, ist noch nicht zu erkennen.

Am 11. Dezember konnten die Belagerer das Ergebnis verzeichnen, daß vier Linienschiffe, die beiden großen Kreuzer und das Minenschiff „Amur“ auf dem Grunde lagen; nur „Sewastopol“, der in der äußersten, auch vom 203-m-Hügel nicht sichtbaren Nordost-Ecke gelegen hatte, war am 9. Dezember noch rechtzeitig auf die Reede gegangen und lag mit reduzierter Besatzung, wahrscheinlich auch mit verringerter Artillerie unter der Tiger-Halbinsel zu Anker. Er hatte Schutzneze ausgebracht, die auch quer vor dem Bug herumführten; außerdem scheint nach See zu eine Balkensperre gelegen zu haben. Vom 11. Dezember ab wurde das Schiff von den feindlichen Torpedobooten in fünf aufeinander folgenden Nächten häufig angegriffen. Die japanischen Berichte, die wohl absichtlich etwas dunkel gehalten sind, lassen darauf schließen, daß sich nur ältere, also kleinere Boote, zum Teil sogar Weiboote, beteiligten, und daß sie in Gruppen zu zweien oder dreien ohne einheitliche Leitung einander im Angriff zu folgen pflegten. Schlechtes Wetter erschwerte die Unternehmungen. In der dritten Nacht soll „Sewastopol“ beschädigt worden sein, in der vierten traf ihn ein Torpedo Backbord achtern so unglücklich, daß das Schiff sinkend am nahen Strand aufgesetzt werden mußte. In seinen Netzen sollen sich außerdem acht Torpedos gefangen haben. Auch das Kanonenboot „Otwaschny“ und ein Torpedoboot, die beide einige Tage später als „Sewastopol“ auf die Reede gesolgt waren, sollen den Angriffen zum Opfer gefallen sein. Auf japanischer Seite wird der endgültige Verlust eines Bootes eingestanden, das in der dritten Nacht im feindlichen Feuer lahm geschossen wurde. Das Kottenboot nahm es in Schleppe, die Leine brach aber oder wurde zerschossen.

und während der hierdurch entstandenen Verzögerung machte ein neuer Treffer das Boot leck, so daß es, nachdem die Mannschaft geborgen war, seinem Schicksal überlassen werden mußte. Geringere Havarien werden von verschiedenen Booten gemeldet.

Am 15. Dezember tötete eine einschlagende Granate im Nordfort von Kifwanshan den General Kondratenko, der sich um die Organisation der Verteidigung und um den guten Geist in der Besatzung hervorragend verdient gemacht hatte; sein Tod machte sich der Garnison empfindlich fühlbar.

Am 18. Dezember hatten die Japaner unter dieses Fort einen Minengang bis an den Eskarpenwall vorgeschoben. Sie brachten die darin aufgestapelten Sprengmassen zur Entzündung und stürmten nun aus der Skaponnière, die ihnen bereits gehörte, durch den Graben, um die gegenüberliegende Bresche zu überklettern; doch gelang ihnen dies erst in der Nacht nach verzweifeltem Kampf, in dem ihnen Verstärkungen durch die unterirdischen Gänge zukamen. Von den 230 Verteidigern blieben kaum 100 übrig; sie sprengten beim Rückzug die Kasematten des Werkes. Die Sieger erbeuteten fünf 8,7 cm-SK. und acht Geschütze kleinen Kalibers. Dies war die erste Bresche, die die Belagerer in den eigentlichen Fortgürtel legten.

In der Zeit vom 22. bis zum 24. Dezember nahmen die Japaner die äußersten Stellungen des linken russischen Flügels, die sich an die Taubenbucht anlehnten, in Besitz; es scheinen Feldbefestigungen mit einigen Maschinentanonnen gewesen zu sein, die mit dem Verluste des 203-m-Hügels unhaltbar geworden waren.

Am 27. Dezember erreichte ein Minengang, der von Westen her unter das Fort Taiyankau getrieben wurde, sein Ziel und wurde gesprengt. Die nachstürmenden Infanteriekolonnen wurden aber von der Besatzung abgewiesen.

Am 28. Dezember war auch die Unterminierung der Eskarpe von Erlungshan vollendet, und um 10 Uhr vormittags wurden zwei Tonnen Dynamit in ihnen entzündet. Im Gegensatz zu früheren Unternehmungen hatte keine Beschießung die Garnison vorbereitet; sie wurde daher völlig durch die Explosion überrascht, und außerdem wurde ein großer Teil unter den Trümmern verschüttet. Trotzdem leistete der Rest noch verzweifelten Widerstand, wurde aber von der Überzahl, die teils aus der Skaponnière und dem Graben, teils aus den Parallelen des Vorgeländes anrückte, gegen 3 Uhr nachmittags überwältigt. Vier schwere Geschütze, neun leichte Kanonen und dreißig Maschinengewehre fielen den Eroberern in die Hände.

Das Schicksal der rückwärts und niedriger gelegenen Nebenbefestigung von Sungshuhan war damit auch besiegelt. Schon am 31. Dezember wurde auch hier eine Mine unter dem Frontwall zur Entzündung gebracht, die Verteidiger konnten den nachdrängenden Japanern nicht standhalten und gaben, nachdem sie wieder die Kasematten gesprengt hatten, die Stellung auf. Ein Teil der Besatzung mußte von den Siegern erst unter dem Schutt herausgegraben werden.

Damit war ein breites, die Umgegend beherrschendes Stück aus dem Fortgürtel in der Gewalt der Angreifer; die Russen hielten noch die nächste rückwärtige Hügelreihe, an einzelnen Stellen auch noch die chinesische Mauer zwischen den Werken besetzt; doch war nicht zu erwarten, daß hier lange Widerstand geleistet werden konnte. General Stössel entschloß sich daher zur Übergabe. Noch ehe das Anerbieten am

1. Januar durch einen Parlamentär überbracht wurde, erreichten die Japaner einen neuen bedeutenden Erfolg: sie stürmten die beiden Nebenwerke in der linken Flanke des „Großen Adlernesfes“, so daß sie jetzt außer diesem einen Fort die ganze Nordostfront beherrschten.

Am Abend erreichte der Parlamentär den General Rogi, der sich krank in Dalni aufhielt; mit der Annahme des Anerbietens endeten die Feindseligkeiten. Am nächsten Tage wurden die eigentlichen Verhandlungen begonnen und zu Ende geführt.

Zu der Nacht vorher verließen den Hafen sechs große Torpedoboote, die sich bis dahin irgendwie vor dem Bombardement verborgen gehalten hatten. Vier von ihnen, „Wlastny“, „Storn“, „Statny“ und „Serdity“, suchten Tschifu, zwei, nämlich „Smjälj“ und „Boity“, Tsingtau auf und ließen sich dort desarmieren; den blockierenden japanischen Divisionen gelang es nicht sie abzufangen. Damit war der letzte Rest des Port Arthur-Geschwaders ruhmlos vom Kriegsschauplatz abgetreten.

Am Morgen des 2. sprengten die Russen noch mit Minen den Boden der auf dem Grunde liegenden Schiffe auf, um sie unreparierbar zu machen, und ebenso wurden noch einige Werke der Ostfront geräumt und demoliert.

Am Abend des 2. Januar wurde der Übergabevertrag unterzeichnet. Seine Hauptpunkte besagten: Die ganze bewaffnete Macht war kriegsgefangen; den Offizieren wurde der Säbel gelassen, es blieb ihnen freigestellt, gegen Ehrenwort nach Rußland zurückzukehren; die ganze Festung mit allem Zubehör, so wie es im Augenblicke der Unterzeichnung vorhanden war, wurde den Eroberern ausgeliefert. Die Ausführung des Vertrages nahm die Tage bis zum 10. Januar in Anspruch.

Die Gesamtanzahl der Kriegsgefangenen betrug 24 362 Mann, darunter 878 Offiziere. Von ihnen wurden im Laufe der nächsten Wochen 17 820 Mann, darunter viele leichter Verwundete und Kranke, nach Japan geschafft, 441 Offiziere und 229 Burtschen wurden nach Rußland entlassen; der Rest, also etwa 6000 Mann, blieb mit vielen Richtkombattanten noch in den Hospitälern Port Arthurs, in denen zunächst die russischen Ärzte weiter Dienst taten. Unter der Beute zählen die Japaner unter anderem auf: 54 schwere, 149 mittlere, 343 leichte Geschütze; 82 670 Geschüßladungen; 35 252 Gewehre mit $2\frac{1}{4}$ Millionen Patronen; 60 Torpedos; 17 Scheinwerfer; 1920 Pferde.

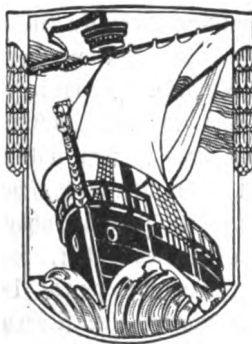
General Stössel soll als Gründe, die ihn zur Übergabe zwangen, neben dem Storbud, der unter der Bevölkerung grassierte, besonders den beginnenden Mangel an Lebensmitteln und an Munition aufgeführt haben. Wenn die oben gegebene Zahl der Geschüßladungen dem letzteren zu widersprechen scheint, so ist doch wohl anzunehmen, daß sie im wesentlichen kleinkalibrige Munition begreift; im übrigen war aber die militärische Lage am 31. Dezember schon so, daß auch der größte Überfluß an Munition die vorhandene Besatzung nicht mehr befähigt haben würde, das Ende länger als wenige Tage hinauszuschieben. Die Vorwürfe, denen General Stöffels Entschluß bei einigen Beurteilern, namentlich in der russischen Presse, begegnet, sind daher kaum berechtigt. Auf der anderen Seite freilich ist dem Verteidiger bisweilen ein etwas partiisch zugemessenes Übermaß von Bewunderung entgegengebracht worden, das vielleicht in einem gewissen Hang zum Sentimentalen seine Erklärung findet. Angreifer wie

Bertheidiger taten, was ihre Mannes- und Soldatenehre von ihnen verlangte; aber der eine suchte auf, was der andere nur über sich ergehen ließ.

In gewohnter Mührigkeit haben die Japaner sofort begonnen sich in Port Arthur häuslich einzurichten. Der bisherige Stationschef von Kure, Vizeadmiral Schibayama, hat den Gouverneursposten der Festung erhalten; die Aufräumungsarbeiten in den Werken, in der Stadt, auf den Werftanlagen und auf dem Wasser sind mit Energie eingeleitet. Die im Hafen versenkten großen Schiffe scheinen wenig oder keine Aussicht zu bieten, daß sie gehoben werden könnten; das Beispiel des „Warjag“ ist wenig tröstlich, der immer noch ungehoben in Tschimulpo liegt, obwohl bei ihm keine Sprengmittel mitgewirkt hatten. Der Minendampfer „Amur“ ist in oder vor dem Docks versenkt worden, so daß auch dieses Hilfsmittel den Japanern vorläufig unzugänglich ist.

Die Belagerungsarmee ist inzwischen im wesentlichen nach dem Norden abtransportiert worden und wird mit ihren vier Felddivisionen die Armee Dyamas um mindestens 50 000 Mann verstärkt haben; als Garnison der Kwantunghalbinsel wird vermutlich eine Landwehrdivision zurückbehalten sein.

Die Flotte, deren Hauptteil schon, seitdem „Sewastopol“ abgetan war, den Dienst vor Port Arthur eingestellt hatte, ist jetzt anscheinend gänzlich aus diesem Meeres- teile abgezogen; während die Linienschiffe und ein Teil der Panzerkreuzer bis Mitte Februar an den Werften lagen, haben die kleinen Kreuzer sich bereits Anfang Januar einer neuen Aufgabe, dem Handelskrieg gegen Wladimostok, zuwenden können.



Die Entwicklung des Kiautschou-Gebietes im Jahre 1903/04.

(Mit 2 Karten.)

Die vom Reichs-Marine-Amt herausgegebene Denkschrift über die Entwicklung des Kiautschou-Gebietes in der Zeit vom Oktober 1903 bis Oktober 1904 gibt ein erfreuliches Bild von den in diesem Zeitabschnitt auf allen Gebieten gemachten Fortschritten. Die Kriegswirren haben diese Entwicklung nicht wesentlich aufgehalten.

Daß in unserem ostasiatischen Pachtgebiete raschere und sichtbarere Fortschritte gemacht werden als in den afrikanischen und Südseekolonien, erklärt sich unschwer aus den geographischen, wirtschaftlichen und Größenverhältnissen der Ansiedlung und des mit ihr zusammenhängenden Hinterlandes. Der Grundsatz, die Entwicklung nicht sprunghaft und plötzlich, sondern in stetiger, organischer Weise, im engsten Zusammenhange mit der Ausgestaltung der Verkehrswege über See und über Land zu fördern, hat sich dabei durchaus bewährt und uns vor Rückschlägen bewahrt. Wenn auch in der diesjährigen Denkschrift berechtigter Weise das Bestreben zutage tritt, die erzielten Fortschritte — ohne irgend welche aufdringliche Beschönigung — deutlich vor Augen zu führen, so hat doch der Leser den bestimmten Eindruck, daß es sich bei der Verwaltung des Kiautschou-Gebietes um ein auf solider Basis aufgebautes, von modernen kaufmännischen Grundsätzen geleitetes Unternehmen handelt, dessen Zukunftsaussichten aus diesen Gründen als gute angesehen werden können.

In unserer raschlebigen Zeit geht manchem ja die Entwicklung unserer Kolonien lange nicht schnell genug. Man möchte — obwohl das Anlagekapital, wenigstens bei den afrikanischen Kolonien, nicht einmal groß war und auch dadurch nicht nützlicher verwertet wurde, daß man alljährlich nur tropfenweise kleine Summen aufwandte — rascher Nutzeffekte sehen, möchte rascher ernten, als dies nach Lage der Verhältnisse eben möglich ist. Bei den tropischen Kolonien ist von anderer Seite schon so oft darauf hingewiesen worden, daß andere Nationen ein Jahrhundert und mehr harter Arbeit gebraucht haben, um ihre Kolonien zu ertragreichen Gebieten zu machen, wobei die ganzen Verhältnisse zumeist noch sehr viel günstiger lagen, als dies heute und bei uns der Fall ist. Bei Kiautschou liegt es sehr nahe, Vergleiche mit Hongkong anzustellen. Ganz einwandfrei kann dieser Vergleich schon um deswegen nicht sein, weil Kiautschou in innigem wirtschaftlichen Zusammenhange mit dem Hinterlande steht und sich mit seiner Weiterentwicklung entwickelt, was Hongkong fehlt, aber einen gewissen Anhalt gibt er doch. Hongkong wurde 1840 besetzt; zwei Jahre später, nach dem Frieden von Nanjing, begann eine fieberhafte Bautätigkeit in der neuen Kronkolonie. Am Ende des Jahres 1842 betrug die Einwohnerzahl bereits 23 000 Köpfe. Da begannen bald die Kinderkrankheiten, die keiner Neugründung ganz erspart bleiben. Eine Malaria-Epidemie setzte ein, die die Garnison und die Einwohner dezimierte. Maßgebende Persönlichkeiten rieten damals dringend die Aufgabe des hoffnungslosen Unternehmens an. Aber englische Tatkraft und Energie hielt an dem gesteckten Ziele fest; der Erfolg blieb nicht aus und konnte nicht ausbleiben.

1901 bewohnten 284 000 Menschen — Europäer, einschließlich Garnison und Chinesen — Hongkong, das vor der Besiznahme ein armseliges Fischerdorf war. Der Schiffsverkehr und damit der Handel stiegen dauernd. Wenn 1861 — also etwa 20 Jahre nach der Besizergreifung — schon 1259 Schiffe mit rund 658 000 Tonnen verkehrten, so stieg die Zahl bis 1901 auf 20 218 Schiffe mit 8 734 000 Tonnen Ladefähigkeit. Der Wert des Handels betrug 1901 1 Milliarde Mark. Vom 20. Jahre ab seit Gründung der Kolonie überstiegen die Einnahmen derselben ihre Ausgaben. Zu den Militärlasten steuert sie heute jährlich einen Betrag von 1 700 000 Mark bei. Soweit Zahlen beweisen können, beweisen sie die Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit eines wirtschaftlichen Erfolges auch für unsere nunmehr 7 Jahre in unserem Besize befindliche Kolonie in Ostasien, sie weisen aber auch darauf hin, daß gut Ding Weile haben will und daß es verfrüht wäre, schon in allernächster Zukunft etwa überspannte Hoffnungen an die Ertragsfähigkeit Kiautschous als Kolonie und Handelsplatz zu knüpfen.

Die schon eingangs erwähnte, bisher so erfolgreich durchgeführte systematische und methodische Entwicklung der wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse in Tsingtau und Shantung gibt die besten Garantien für eine hoffnungsreiche Zukunft und sichert zugleich vor unerwünschten Rückschlägen.

Der Inhalt der Denkschrift soll in nachstehendem kurz besprochen werden.

Zwei wichtige verkehrswirtschaftliche Ereignisse sind zunächst hervorzuheben. Sie drücken der ganzen Entwicklung den Stempel auf und sind die Quelle, aus der die Fortschritte im letzten Jahre und in der Zukunft abzuleiten sind. Der erste Abschnitt des großen Hafens wurde dem Verkehr übergeben, und die deutsche Shantungeisenbahn ist fertiggestellt und eröffnet. Dem Handel sind derart die Wege von der See ins Land und von Land zur See geöffnet und geebnet.

Am 6. März 1904, dem Jahrestage der Unterzeichnung des Kiautschouvertrags, wurde der bis dahin fertiggestellte Teil der Mole I des großen Hafens dem Betrieb übergeben und die Bahn, welche das Meer mit Tsinanfu, der fernen Hauptstadt der Provinz Shantung, verbindet, der Mole angeschlossen. Raum hatten die ersten Seeschiffe von der neu geschaffenen Landungsgelegenheit Gebrauch gemacht, als sich schon die Notwendigkeit herausstellte, neben den Molenschuppen noch Plätze für neue Lagerhäuser zu schaffen und die Fertigstellung der Mole II zu beschleunigen; bereits am 1. September 1904 konnte eine Seite dieser Mole für das Anlegen von Schiffen Verwendung finden. Zur Zeit finden acht größere Schiffe gleichzeitig an den Molen Platz. Der gesamte Schiffsverkehr hat hierdurch naturgemäß einen Umschwung erfahren. Er hat gegen das Vorjahr eine Zunahme von 65 Schiffen mit 101 954 Registertonnen zu verzeichnen. Die Mole hat sich als Plege- und Lagerplatz und als Gelegenheit für Laden und Löschen von seegehenden Schiffen bewährt. Mit Ausnahme der Dampfer, welche für besondere Lagerplätze bestimmte Massengüter (Kohlen usw.) anbringen, machen sämtliche Fahrzeuge an der Mole fest. Bis Ende September 1904 waren es in Summa 140. Mit Befriedigung ist von kaufmännischer Seite bemerkt worden, daß hierdurch der allgemeine Schiffsverkehr auf eine sichere Grundlage gestellt ist; Reklamationen wegen Verlust und Beschädigung, welche früher dem Handel ernstlichen Schaden zufügten, gehören nur noch zu den Ausnahmen; die vom Gouver-

nement festgesetzten Tariffätze werden gegenüber früheren Auslagen als Erleichterung empfunden. Gleichzeitig haben zwei große und zwei kleinere Schiffe an der Mole geladen und gelöscht, während zwei große Kreuzer sie als Liegeplatz für eine Reparaturperiode benutzten.

Noch im Monat der Hafensfreigabe wurden die ersten großen Reistransporte, welche bis dahin ihren Weg über die nördlichen chinesischen Häfen genommen hatten, nach Tsingtau gelenkt, wo sie an der Mole direkt in Eisenbahnwaggons verladen wurden.

Die beigelegte Skizze gibt ein Bild von den Hafenanlagen.

Die 300 m breite Einfahrt, die 400 m weite Fläche vor Mole I und II und der 170 m breite Zwischenraum zwischen den beiden Molen gestattet den Schiffen bequemes Ein- und Auslaufen, An- und Ablegen und Umbrehen. Große und leere, also hoch herausliegende Schiffe brauchen im Winter bei den steifen Nordwinden Schlepperhilfe.

Am 6. August 1904 wurde die zwischen Mole I und II, als Verlängerung einer Bauzwecken dienenden leichten eisernen Landungsbrücke hergestellte Pontonbrücke in Betrieb genommen. Sie soll Schiffen mit Seitenpforten bequemes Laden und Löschen ermöglichen und hat allen Anforderungen in dieser Hinsicht bisher genügt.

Im April wurde das Hafenamt in ein Gebäude am Hafen verlegt.

Eine im Februar erlassene Verordnung des Gouverneurs regelt den Schiffahrtsbetrieb, das Löschen und Laden im Hafen, sowie den Lootsendienst und setzt die Gebühren fest. Diese provisorischen Festsetzungen sollen den Weg für eine künftige Entwicklung ebnen, als deren Ziel die Übernahme des Betriebes der Hafenanlagen durch eine lokale Selbstverwaltung anzusehen ist.

Die Montage des großen Schwimmdocks und die Herstellung der Dockverankerung sind so weit vorgeschritten, daß die Inbetriebnahme des Docks im Frühjahr 1905 zu erwarten ist. Das Dock hat bei 125 m Länge eine Tragfähigkeit von 16 000 Tonnen.

Die Gouvernementswerkstatt hat sich stetig entwickelt und in steigendem Umfange Instandsetzungsarbeiten an den Schiffen des Kreuzergeschwaders ausgeführt. Die Einstellung von 100 chinesischen Lehrlingen war von Erfolg begleitet. Voraussichtlich 1906 soll die Werkstatt zu einer Werft ausgebaut werden, nachdem sie an den großen Hafen verlegt ist.

Der Bau der Eisenbahn ist unter Einhaltung der konzessionsmäßigen Frist vollendet worden. Am 1. Juni 1904, genau fünf Jahre nach dem Tage der Konzessionserteilung, sind sowohl die Hauptlinie bis Tsinanfu in einer Länge von 395 km als auch die Zweiglinie im Poschan-Tal in der Länge von 40 km dem öffentlichen Betrieb übergeben worden. Daß dies gelungen ist, ist nicht allein eine gute Leistung der deutschen Technik, sondern es beweist auch die tatkräftige Initiative des hier ohne jede staatliche Beihilfe arbeitenden Privatkapitals.

Die Schantungseisenbahn berührt in ihrer Hauptlinie die wichtigen Verkehrs- und Handelsplätze Weihssien, Tsingtschoufu, Tschouf'un und Tsinanfu; die Nebenlinie, die bei Tschangtien abzweigt, endigt bei der durch ihren Montanbetrieb und durch mannigfache Industrie bedeutenden Stadt Poschan. Von den Kohlenlagern der Provinz werden diejenigen südlich Weihssien und um Put'sun von der Hauptlinie, die

Kohlenlager des Poshan-Tales durch die Nebenlinie durchschnitten. Die Hauptlinie berührt überdies bei Tschinglingtschen das bedeutende Eisenerzlager an den Abhängen des Tieschan.

Auf der Hauptlinie verkehrt ein durchgehender Tageszug von Tjingtau nach der Endstation Tsinanfu-West und umgekehrt in je 12,50 Stunden Fahrzeit; daneben werden zur Förderung des lokalen Marktverkehrs vier Züge zwischen Tjingtau—Kaumi, Kaumi—Weißsien, Tschangloyüen—Tschangtien sowie Tschangtien—Tsinanfu-West in beiden Richtungen täglich unterhalten. Auf der Nebenlinie verkehren zwischen Tschangtien und Poshan täglich zwei Züge hin und her. Im ganzen verkehren somit täglich vierzehn Züge auf den Strecken der Bahn. Der Personenverkehr beläuft sich wöchentlich auf 12—15000 Personen. Der Güterverkehr hat stark zugenommen. Zahlenmäßige Angaben der Denkschrift stellen klar, daß die Eisenbahn nicht nur dem Import und der Industrie Schantung's sondern auch der Ausfuhr von Ackerbauprodukten (Baumwolle, Tabak, Obst, Öl, Bohnen, Cerealien) zugute kommen wird, wodurch wiederum eine Stärkung der Kaufkraft der Bevölkerung zu erhoffen ist.

Die Wirkungen des neuen Hafens- und Bahnverkehrs lassen sich bereits nachweisen. Die Einnahmen des chinesischen Seezollamts stiegen von 441000 Dollars auf 618000 Dollars und der Wert des Durchgangshandels von 17276732 Dollars auf 24861262 Dollars. Die hiermit in Verbindung stehende Steigerung der Einnahmen des Schutzgebietes ist schon im Februarheft der „Marine-Rundschau“ erwähnt worden.

Die gesamte wirtschaftliche Entwicklung des Berichtjahres zeigt denn auch nach jeder Richtung einen gesunden, die Gewähr der Dauer in sich tragenden Fortschritt. Die Wertsteigerung des Handels beträgt gegenüber dem Vorjahre 45 Prozent, gegenüber 1902 170 Prozent. Die größte Steigerung weist die Einfuhr europäischer Waren auf, die von 2 Millionen Dollars im Jahre 1901 auf 12 Millionen im Jahre 1904 gewachsen ist. Die Einfuhr von spezifisch deutschen Artikeln wie Metalle, Anilinfarben, Nadeln hat einen guten Anfang gemacht. An Ausfuhrwaren weisen besonders Strohboxen und Seide eine Zunahme auf, auch die Ausfuhr von Feldfrüchten und deren Produkten war rege. Über 80 Prozent der Einfuhrwaren gelangen durch die Eisenbahn zur Verteilung ins Innere.

Die Schiffsverbindungen der Kolonie sind nach allen Verkehrsrichtungen hin reichliche. Besonders lebhaft war der Verkehr nach Hongkong. Ein großer Frachtdampfer der S. A. Linie fuhr regelmäßig einmal monatlich von Europa nach Tjingtau. Gelegentlich fanden andere Abfertigungen statt. Der regelmäßige Verkehr zwischen Shanghai, Tschifu und Tientsin wurde durch Reichspostdampfer vermittelt. Sechs Dampfer der englischen China Navigation Company von je 1350 Tonnen Tragfähigkeit verkehrten nach Eröffnung der Mole I regelmäßig wöchentlich zwischen Tjingtau und anderen größeren Plätzen. Zwischen Shanghai und Tjingtau verkehrte noch eine andere englische Linie. Die Zahl der ein- und ausgegangenen englischen Dampfer stieg von 10 im vorletzten Berichtsjahr auf 66, während die Zahl der japanischen infolge des Krieges von 41 auf 18 sank.

Was die bergbauliche Entwicklung während des Berichtsjahres anlangt, so hat die Schantung-Bergbau-Gesellschaft mit Erfolg dahin gewirkt, die Förderung aus dem

Jangtse-Schacht zu verbessern und zu erhöhen; sie hat ferner mit Abteufung neuer Schächte begonnen, um das Jangtse-Werk künftig in großem Umfange zu betreiben und um im Poschan-Tal ein Steinkohlenbergwerk mit europäischem Betriebe zu eröffnen. Die Jahresförderung im Jangtse-Schacht ist von 38 262 Tonnen in 1903 auf 84 700 Tonnen in 1904 gestiegen. Die in der Förderung enthaltenen Stück- und Rußkohlen reichen der Qualität nach für den Eisenbahn- und Kesselbetrieb ständiger Industrieanlagen in und um Tsingtau aus.

Im Weißfien-Revier ist mit Abteufen des zweiten Förderschachtes begonnen. Auch im Poschan-Revier ist auf Grund der Bohrungen mit Abteufen eines Schachtes begonnen. Die bisherigen Untersuchungen lassen die Errichtung eines Steinkohlenbergwerks, das Kohle für Schiffszwecke liefert, hier in nicht zu ferne Zukunft möglich erscheinen.

Die Deutsche Gesellschaft für Bergbau und Industrie hat bei Schymtse begonnen, ein Glimmerlager abzubauen. In der Peita-Zone wurden Explorationsarbeiten hinsichtlich der Ausbeutung von Bleierzgängen und produktivem Karbon vorgenommen. Die Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

In der Tschifu-Zone wurde das Vorkommen von Golberzen festgestellt. Laboratoriumsversuche lassen den Abbau lohnend erscheinen. Die tertiären Goldschotter in der Tschui-Zone hielten dagegen nicht, was die Untersuchungen versprochen hatten. Es wurden hier weitere Aufschließungsarbeiten, die sich auf die Gewinnung von Diamanten erstrecken, vorgenommen.

Auf Grund der neu angelegten Landregister wurde im letzten Jahr eine gerechtere und zweckmäßigere Umgestaltung des Grundsteuerwesens eingeführt. Die erste Rate der neuen Grundsteuer ergab mehr als das Dreifache des Betrages der auf Grund der alten Ordnung zuletzt eingegangenen Rate. Ein eigenartiger Zufall hat es gewollt, daß das neu eingeführte System gleichzeitig von dem chinesischen Generalzolldirektor Sir Robert Hart für China in Vorschlag gebracht wurde.

Es herrschte eine vermehrte Nachfrage nach Land vor. Die Aufschließung eines neuen Viertels für Wohn-, Geschäftshäuser, Schuppen usw. am neuen Hafen steht zu erwarten. In Tapatau muß demnächst neues Bauland erschlossen werden, da die Grundstücke dort fast sämtlich verkauft und bebaut sind.

Im Stadtgebiet wurden die begonnenen Straßenzüge ausgebaut. An öffentlichen Hochbauten wurden fertiggestellt: Die Frauen- und Kinderklinik, das Dienstgebäude für die Hafenverwaltung sowie das Hafenamtswohngebäude. Andere Bauten, wie das Gouvernementsdienstgebäude, eine Waschanstalt, ein drittes Mannschaftsgebäude, wurden gefördert. Die private Bautätigkeit war sehr rege. Es wurden neben größeren Um- und Vergrößerungsbauten 27 europäische Wohn- und Geschäftshäuser neu erbaut. An der Auguste Viktoriabucht entstand ein neues Badehotel, das zur Saison in Betrieb genommen wurde. Die Zahl der Badegäste betrug gegen 500.

Die Tätigkeit der Missionen war eine rege. Die Missionen beteiligten sich lebhaft an wissenschaftlichen Arbeiten. Eine Chinesisch-deutsche Grammatik und mehrere Chinesisch-deutsche Lehrbücher wurden herausgegeben. Es wurden Untersuchungen über die Stellung der Chinesischen Klöster angestellt, die darauf abzielen, die Klosterverhältnisse den Zwecken des Gouvernements nutzbar zu machen.

Die Gesundheitsverhältnisse haben sich weiter gebessert. Tsingtau darf als gesund gelten. Darmitypus, Fleck- und Rückfalltyphus wurden nicht beobachtet, Ruhr und Darmkatarrh nahmen weiter ab. Einige leichte Malariafälle kamen vor. Die Wasserleitung lieferte einwandfreies Wasser. Die Kanalisation wird 1905 eröffnet werden können. Gegen die lästigen Fliegen und Moskitos wurde weiter erfolgreich vorgegangen. Für die Zukunft sind Leersprengungen in vermehrtem Maße in Aussicht genommen.

Das Genesungsheim „Medlenburghaus“ im Lauschangebirge erwies sich als sehr nützlich. Es war stets voll besetzt.

Die Polikliniken in der Chinesenstadt Kiautschous und in Tsinun wurden eifrig frequentiert. Ein Chinesenkrankenhaus wurde in Tsinansu eingeweiht. Das erfolgreiche Wirken der Marineärzte an den Poliklinken und Krankenhäusern hebt das Vertrauen der Bevölkerung zu den Deutschen.

Die Aufforstungsarbeiten wurden mit Erfolg fortgesetzt, der Hauptschwerpunkt beim Betrieb des Pflanzgartens wurde auf die Anzucht von Obst gelegt. Es wurden Anbauversuche mit verschiedenen Gerstensorten angestellt, um die Ausfuhr an Strohgeflechtwaren systematisch zu heben. Die chinesische Regierung nimmt lebhaftes Interesse an den Aufforstungsarbeiten. Wiederholt fanden Besichtigungen durch den Gouverneur von Schantung und seine Beamten statt. Die Jagd hat sich infolge der pfleglichen Behandlung sehr gehoben.

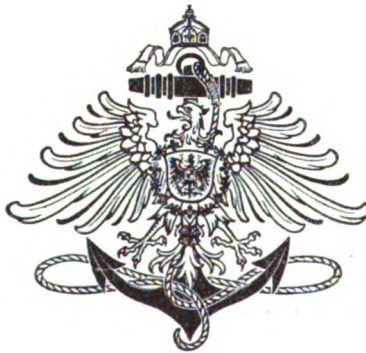
Nachstehend sei noch — soweit der Text solche Angaben nicht schon bringt — ein Auszug zahlenmäßiger Daten gegeben, der die Fortschritte gegen das letzte Jahr kurz wiedergeben soll. Die Angaben sind den einzelnen Kapiteln der Denkschrift entnommen.

	1904:	1903:
Europäische Bevölkerung (ohne Personen des Soldatenstandes)	1 057 Köpfe	962 Köpfe
Chinesische Bevölkerung (Stadtgebiet)	27 622 "	wie 1904
Ertrag der Landverkäufe	36 699 Dollars	12 333 Dollars
Wert der Gesamteinfuhr von Waren nichtchinesischen Ursprunges (ausschließlich Materialien für Eisenbahn und Bergbau)	11 985 041 "	8 320 069 "
Wert der Gesamteinfuhr von Waren chinesischen Ursprunges	5 501 887 "	4 502 395 "
Wert der Gesamtausfuhr	7 374 334 "	4 454 268 "
Befördertes Kohlenquantum im Fangtse-Schacht (1. Januar bis 30. September.)	53 038 Tonnen (Jahresförderung 84 700 Tonnen)	22 422 Tonnen
Postanstalten des Schutzgebietes:		
Beförderte Brieffendungen	2 737 543 Stück	1 858 077 Stück
Postanweisungen	12 052 "	9 131 "
Pakete	11 291 "	9 560 "
Telegramme	23 266 "	15 583 "
Schiffsverkehr in Tsingtau (zusammen)	330 Dampfer (381 419 Tonnen)	263 Dampfer (276 393 Tonnen)
	7 Segler (6 904 Tonnen)	9 Segler (9 976 Tonnen)
Faber-Hospital, behandelte Chinesen	5 008 Personen	3 724 Personen
Einnahmen des Schutzgebietes (zusammen)	501 946 Mark	305 037 Mark

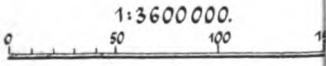
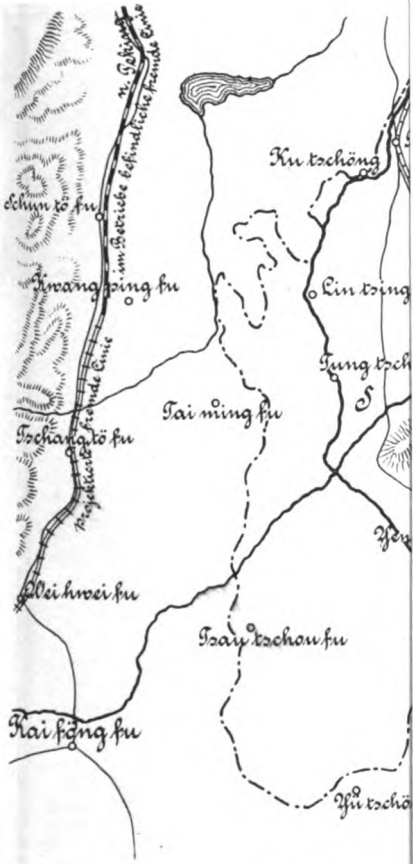
Die nachstehende Spezialisierung einzelner Einnahmequellen soll noch zeigen, daß gerade die regelmäßigen, nicht von besonderen Verhältnissen abhängigen Einkünfte in einem gesunden, stetigen Steigen begriffen sind.



Bezeichnung der Einnahmen:	1898/99:	1902/03:	1903/04:
	Mark	Mark	Mark
Grundsteuer	22 710,60	63 961,82	79 212,15
Mieten, Pacht, Ziegeleiabgaben	5 870,50	19 676,98	34 113,87
Ertrag aus der Beteiligung an der Beschaffung von Wohnhäusern	—	6 729,33	42 614,08
Gerichtsgebühren	—	36 086,48	31 920,19
Gewerbesteuergebühren	—	39 055,26	48 563,98
Schiffahrtsbetrieb	} 7 213,52 372,64	17 444,13	79 521,29
Fleischbeschau		—	25 655,36

Der Verkehr mit den chinesischen Behörden hielt sich dauernd in friedlichen Formen und gab Zeugnis von dem Vertrauen der Chinesen zu dem Vorgehen der Deutschen im Schutzgebiet.



Zu: Die Entwicklung des Kiautschou



 Kohlengebiete.
 Eröffnete Strecke d. Schant

20
ei
ft

Der Hanfische Geschichtsverein und die Geschichte der deutschen Seeschifffahrt.

Von Prof. Dr. Dietrich Schäfer.

Die Wünsche und Bestrebungen, die seit mehr als einem halben Jahrhundert auf die Schaffung einer starken deutschen Seewehr gerichtet sind, haben von ihrem ersten Beginne bis auf die unmittelbare Gegenwart unendlich oft Bezug genommen auf die mittelalterliche deutsche Hanse und ihre Seegelung. Und gewiß mit Recht. Denn wenn der ziffernmäßige Umfang unserer Handels- und Schifffahrtsinteressen in der Vorzeit auch in keiner Weise verglichen werden kann mit dem der Jetztzeit, so leistete die Hanse in dem entscheidenden Punkte doch mehr als das neue Reich bis jetzt hat leisten können; sie war nicht nur gebietender Herr des Verkehrs der eigenen Heimat, sie spielte auch im Zwischenhandel der für sie zu jener Zeit allein in Betracht kommenden nord- und westeuropäischen Völker eine bedeutendere Rolle als irgend eine andere Nation.

Wenn geschichtliche Erkenntnis auf das Handeln der Menschen einen Einfluß zu üben vermag (und daß das geschehen kann, wird wohl niemand in Abrede stellen wollen), so ist auch nicht zu bezweifeln, daß das Studium der hanfischen Geschichte Einsicht und Urteil über den Wert und die Wichtigkeit von Seemacht und Seegelung zu fördern und zu klären imstande ist. Ein kurzer Hinweis, was das letzte Menschenalter auf diesem Gebiete geschichtlicher Forschung geleistet hat, möchte daher für diese den maritimen Interessen gewidmete Zeitschrift nicht außerhalb ihrer Aufgabe liegen. Er diene zugleich als Hinweis auf eine Preisaufgabe, von der in seemannischen Kreisen nicht ohne Teilnahme Kenntnis genommen werden wird.

Wenige Wochen vor Beginn des großen Krieges, der uns das geeinte Reich bringen sollte, am 24. Mai 1870, trat in Stralsund eine Anzahl norddeutscher Geschichtsfreunde zur 500 jährigen Feier des in dieser Stadt geschlossenen Friedens zusammen, durch den einst ein von den Mündungen des Rheines bis zum Finnischen Meerbusen hinauf reichender Bund von deutschen Seestädten einen glorreichen Krieg gegen den kühnen und mächtigen dänischen König Waldemar Atterdag zum glücklichen Abschluß gebracht hatte. Sie verabredeten die Begründung eines Geschichtsvereins, der sich die Erforschung der hanfischen Vorzeit zur Aufgabe stellen sollte, und vollzogen diesen Beschluß auf einer zweiten Versammlung, die zu Pfingsten des nächsten Jahres in Lübeck tagte. Hier, im alten Haupt der Hanse, dessen stolze Erinnerungen noch heute den Glanz der Vorzeit widerspiegeln, sollte der Sitz des Vereins sein, die Bereitstellung der Quellen für das Studium der hanfischen Geschichte und die Belebung des Interesses für Taten und Schicksale der Vorfahren seine Aufgabe. Die große Mehrzahl der alten Hansestädte, und nicht nur solche auf deutschem Boden, haben sich dem Vereine angeschlossen (die Reichshauptstadt, die doch auch einst zum Bunde zählte, leider nur vorübergehend), und an Einzelmitgliedern zählte er bald ein halbes Tausend. Alljährlich zu Pfingsten hat er, abwechselnd in einer hanfischen See- und Binnenstadt, eine Versammlung abgehalten, zuletzt in Kiel. In diesem Jahre wird er in Halberstadt tagen.

In den 33 Jahren seines Bestehens hat der Hanfische Geschichtsverein eine stattliche Reihe von Schriften veröffentlicht; unter den zahlreichen lokalen Geschichtsvereinen Deutschlands nimmt er in dieser Beziehung eine der ersten, wenn nicht die erste Stelle ein. Zweiundzwanzig stattliche Quartbände, von denen allerdings acht noch von der Münchener Historischen Kommission herausgegeben sind, bringen die „Rezeffe und andere Akten der Hanfsetage“ vom ersten Beginn des Bundes bis zum Jahre 1521. Neun weitere Quartbände enthalten die hanfischen Urkunden bis zum Jahre 1470. Als Endpunkt, den sie bald erreicht haben werden, ist für diese Publikationsreihen das Jahr 1530 angenommen. Von da ab soll der Akten- und Urkundenbestand der hanfischen Archive in Inhaltsverzeichnissen, Inventaren, der Forschung zugänglich gemacht werden. Zwei Bände dieser Inventare, die das Kölner Material bis 1591 enthalten, sind bereits erschienen, die für Braunschweig und Danzig in Vorbereitung. Daneben hat der Verein eine Reihe „Hanfischer Geschichtsquellen“ in Oktavformat eröffnet, von der bis jetzt neun Bände herausgekommen sind; sie enthalten in bunter Folge Quellen zur Geschichte des Handels, der Verfassung und der auswärtigen Beziehungen und Niederlassungen der Städte. Durch die „Hanfischen Geschichtsblätter“, die alljährlich in Form eines starken Heftes erscheinen und den Mitgliedern für ihren Jahresbeitrag (6 Mark) geliefert werden, erhält sich der Verein in stetiger Verbindung mit seinen Angehörigen. Zahlreiche, trefflich geschriebene Aufsätze, auch Vorträge von der Jahresversammlung, durchweg im besten Sinne populär, und eine Fülle von Nachrichten, Mitteilungen und Besprechungen beleuchten in diesen Blättern alle Partien der weit verzweigten hanfischen Geschichte, und das will sagen eines umfassenden und wichtigen Teiles der nordeuropäischen Geschichte überhaupt, vor allem ihrer Beziehungen zum Meere. Auf den alljährlichen Pfingstversammlungen sucht der Verein seine Bestrebungen einem weiteren Kreise unserer norddeutschen Bürger näher zu bringen.

Man kann trotz alledem nicht sagen, daß es dem Verein gelungen wäre, seine Sache wirklich populär zu machen. Die Mitgliederzahl ist nach dem ersten Jahrzehnt des Bestehens nicht mehr gestiegen; sie ist im Gegenteil langsam zurückgegangen, beträgt jetzt etwas über 400. Auch bei strengster Selbstkritik wird der Verein aber nicht glauben dürfen, daß er selbst daran eine Hauptschuld trage. Es liegt in der Natur der Sache, daß eine Gesellschaft, die zunächst wissenschaftliche Ziele im Auge hat, auf teilnehmendes Verständnis nur in einem engeren Kreise rechnen kann. Dann ist das geschichtliche Interesse, gewiß nicht zum Vorteil unserer geistigen und staatlichen Gesamtentwicklung, seit der Begründung des Reiches unverkennbar im Rückgang begriffen gewesen. Als die Fragen der inneren Ausgestaltung jene der zu begründenden Einheit ablösten, wandte sich die Teilnahme der Gebildeten (ganz besonders hat man das am Stande der Juristen beobachten können) den volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Aufgaben zu, die nach Lösung drängten oder zu drängen schienen. Es möchte aber die Zeit kommen, und sie ist vielleicht nicht ferne, wo die Fragen des Bestehens als Reich und Volk wieder vernehmbarer an die Pforten des täglichen Lebens klopfen werden, und sie werden die Unerläßlichkeit historischen Erkennens, das allein in diesen Fragen Verater und Begleiter sein kann, auch wieder breiteren Kreisen verständlich machen. Ist es richtig, woran kein geschichtlich Gebildeter ernstlich zweifeln kann, daß die Entscheidung über die Zukunft unseres Volkes zu einem wesentlichen Teil auf dem Meere fallen wird, so

möchte eine gewisse Vertrautheit mit der Entwicklung und den Bedingungen unserer maritimen Stellung höher eingeschätzt zu werden verdienen, als es im allgemeinen bisher der Fall war. Der Hanfische Geschichtsverein ist sich der Aufgabe, die ihm da zufällt, voll bewußt. War sein ursprünglicher, der Vollendung entgegenreisender Plan, Wachsen, Blühen und Niedergang der Hanse klarzulegen, so schickt er sich jetzt an, seine Arbeiten auszudehnen auf das gesamte Gebiet unserer Seegegeschichte, neben den Städten auch die Territorien ins Auge zu fassen, deren fürstliche Regierungen vom 16., 17. und 18. Jahrhundert an die Fürsorge auszuüben begannen, die früher in den Händen des Städtebundes lag. Indem er auf diese Weise näher an die Gegenwart herantritt, hofft er auch einem erweiterten und vertieften Verständnis zu begegnen. Wie nahe er damit den Interessen tritt, die diese Zeitschrift zu fördern sucht, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden. Die Preisaufgabe, die nachstehend auch hier bekannt gegeben und der Beachtung der Leser empfohlen wird, ist dafür nur ein Beleg unter vielen.

Preisanschreiben für eine Geschichte der deutschen Seeschifffahrt.

Ein hochherziger hanfischer Kaufmann hat dem Hanfischen Geschichtsverein 3000 Mark zur Verfügung gestellt für ein Preisanschreiben, dessen Ergebnis eine „**Geschichte der deutschen Seeschifffahrt**“ sein soll. Die Ausschreibung erfolgt hierdurch. Verlangt wird eine auf wissenschaftlicher Grundlage beruhende Arbeit, die durch eine lebendige, allgemein faßliche Darstellung die Geschichte eines der wichtigsten Gewerbe unserer Nation weiten Kreisen verständlich und anziehend zu machen geeignet ist.

Die Arbeit hat die gesamte Entwicklung von den ersten nachweisbaren Anfängen germanischer Seeschifffahrt bis zu dem Zeitpunkte, wo durch das Gesetz vom 25. Oktober 1867 über die Nationalität der Kauffahrteischiffe die Partikularflaggen zugunsten der Flagge des Norddeutschen Bundes heruntergeholt wurden, übersichtlich darzulegen. Für die Zeit, in der die Niederlande einen Teil des Deutschen Reiches bildeten, hat die Darstellung sich auch auf die friesisch-niederländische Schifffahrt zu erstrecken. Erwünscht ist die Hinzufügung eines Überblickes über den Aufschwung des deutschen Seewesens während des letzten Menschenalters.

Da der Stand der Quellenveröffentlichung nicht überall ein gleichmäßiger ist, wird für manche Teile eine abschließende Darstellung nur durch Benützung ungedruckten Materials gewonnen werden können. Mit Rücksicht auf die einer solchen sich entgegenstellenden Schwierigkeiten wird die Benützung ungedruckten Materials zwar nicht als unerläßlich bezeichnet, doch wird der Wert einer Arbeit durch das, was sie in dieser Richtung leistet, erhöht werden. Der Verfasser darf sich darauf beschränken, in denjenigen Teilen seiner Schrift, zu deren vollständiger Bearbeitung er die Heranziehung ungedruckten Materials für erforderlich hält, Gang und Inhalt der beabsichtigten Darstellung deutlich anzukündigen, die Ausarbeitung aber für die Zeit nach Zuerkennung des Preises sich vorbehalten.

Die Arbeit muß in deutscher Sprache abgefaßt sein.

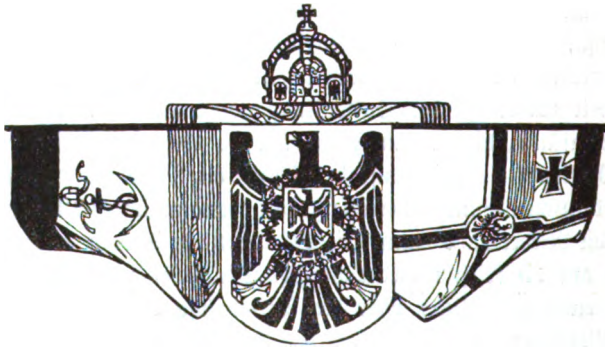
Die zur Bewerbung bestimmten Arbeiten sind bis zum 1. Oktober 1909 bei dem Vorsitzenden des Hanfischen Geschichtsvereins in Lübeck, mit einem Kennwort versehen, einzureichen. Der Name des Verfassers ist in einem mit dem gleichen Kennworte versehenen geschlossenen Briefumschlage beizufügen.

Die Beurteilung der eingegangenen Arbeiten geschieht durch den Vorstand. Das Urteil wird in der Mitgliederversammlung zu Pfingsten 1910 verkündet werden. Die Auszahlung des Preises erfolgt zur einen Hälfte gleich nach Verkündung des Urteils, zur anderen Hälfte, sobald das Werk, das Eigentum des Verfassers bleibt, im Druck vollendet ist. Nicht gekrönte Arbeiten werden den Verfassern auf ihren Wunsch zurückgesandt.

Lübeck, 7. November 1904.

Der Vorstand des Hanfischen Geschichtsvereins.

Dr. Fehling, Vorsitzender.



Meinungsaustausch.

Einiges zu dem Aufsatz: „Idealismus und Mannschafterziehung“.*)

Ein jeder wohl, der den Aufsatz im Juliheft 1904 über „Idealismus und Mannschafterziehung“ gelesen hat, wird in allen Punkten dem Verfasser nur recht geben können und jeder wird mit ihm der Meinung sein, daß die Ausbildung nach den im Aufsatz angeführten Gesichtspunkten dem Lehrer wie dem Schüler Freude machen und als Volkserziehung wirken würde.

In der Praxis aber, so wie wir sie betreiben müssen, sieht sich die Sache ganz anders an. Vor allem sind es die Ausführungen über den Offizierunterricht, die zu einer Diskussion herausfordern, zumal diejenigen, die als Rekruten- und Divisionsoffiziere die praktische Durchführbarkeit der Ideen des Verfassers zu prüfen Gelegenheit gehabt haben.

Welch ein Unterschied zwischen dem Erstrebens- und Wünschenswerten und dem Tatsächlichen! Unter dem letzteren verstehe ich das Vorgeschriebene, die tatsächlich an den Offizierunterricht gestellten Anforderungen. Um den krassen Unterschied deutlich zu beleuchten, will ich hier eine Gegenüberstellung folgen lassen von dem, was wünschenswert ist und dem, was von dem Offizier in seinem Unterricht verlangt wird. Das Erstere, das Erstrebenswerte entnehmen wir aus dem Aufsatz „Idealismus und Mannschafterziehung“, das Letztere, die gestellten Anforderungen, soll das folgende Beispiel erläutern:

An Bord eines Schiffes ist während einer Woche 8 Stunden Divisionsdienst. 9 Monate hat der Offizier Zeit, seine Leute auszubilden, d. h. auf die Befichtigung vorzubereiten. Im ganzen stehen ihm also 288 Stunden zur Verfügung; hiervon fallen aus verschiedenen Gründen vielleicht 75 Stunden weg, so daß dem Offizier rund 210 Stunden Ausbildungszeit bleiben.

Eine Menge Zeit, wird mancher denken, was läßt sich in 210 Stunden nicht alles machen! Aber sehen wir uns die Aufgaben an, die die Division zu lösen hat: Ausbildung der Leute im militärischen Turnen, d. h. am Red, im Springen und Freiübungen, in freiwilligen Übungen der besseren Turner; Ausbildung im korporalschaftsweisen Gewehrerzieren und im Zugerzieren, Ausbildung im Loggen, Loten, Splissen und Knoten, wobei bei dem ersten, dem Loggen, die meiste Zeit durch den praktischen Unterricht verloren geht, den die Leute dazu auswendig lernen müssen; Ausbildung im praktischen Bootsdienst und last not least das Einpaufen des Dienstunterrichts. Dem Mann, jedem Mann der Division, sollen 41 Unteroffiziersthemata und 7 Offiziersthemata eingepaucht werden. Ich betone „Einpaufen“, denn der Mann soll nicht nur die Sache verstehen, sondern es soll auch bei der Befichtigung das Frage-Antwortspiel wie am Schnürchen gehen, und man sagt, daß das letztere die Hauptsache sei. Da ich

*; Die Wiedergabe dieses Beitrags ist teils durch Raummangel, teils durch den Umstand, daß er der Schriftleitung aus dem Auslande zugesandt ist, verzögert worden.

mich aber jetzt nur mit dem Offizierunterricht befassen möchte, will ich von allem andern einmal absehen und nur durch das Vorhergehende zeigen, daß es viel ist, wenn der Offizier seine Leute 1½ bis 2 Stunden in der Woche für seinen Unterricht zur Verfügung hat. Dem jungen Offizier, der zum erstenmal den Offizierunterricht leitet, will das zu Anfang genug erscheinen, ja, er verzichtet die ersten Wochen noch auf diese Zeit, um seinen Korporalschaftsführern für die vielen andern Dinge möglichst viel Zeit zu lassen; sind doch für den größten Teil der Division alle diese Dinge etwas Neues, noch nie Gehörtes. Beginnt der Offizier aber dann seinen Unterricht, so merkt er bald, wie kurz 2 Stunden sind, wenn er 40 Mann unterrichten soll, während die Zeit dem Unteroffizier, der 8 bis 10 Mann in der Korporalschaft hat, recht lang und langweilig vorkommt. Der Offizier hat sich die Themata genau angesehen und findet, daß er über Kriegsartikel, Pflichten, Gerichtswesen, Kolonien, Geschichte, Schießlehre, Geographie usw. unterrichten soll. Er macht sich an das erste Thema, an die „Pflichten“ heran und zwar mit dem Idealismus, den der Verfasser mit Recht für den Offizierunterricht verlangt, und versucht seinen Leuten eindringlich ins Gewissen zu reden, ihnen die einzelnen Abschnitte des Themas schön klarzulegen, damit er erst einmal das Verständnis für dieses schwierige Thema weckt. „Die Leute werden dann meine Fragen um so leichter beantworten können“, denkt er. Nachdem er dies einige Zeit betrieben, beginnt er abzufragen, und merkt, daß er keine oder nur spärliche Antworten bekommt. Er ist sich bald darüber klar, daß die Leute alles oder das meiste verstanden haben, aber daß sich die Mehrzahl nicht ausdrücken kann, denn mit einzelnen Worten als Antwort ist es bei dem Offizierunterricht nicht getan. Er faßt sich kürzer und trägt das Thema, weniger ausführlich, den Leuten wiederum vor. Ein gleicher Mißerfolg; die Leute können die langen Antworten immer noch nicht geben. Die Leute sind es nicht gewöhnt, ihre Gedanken in Worten auszudrücken, und der Offizier nimmt sich vor, das Verständnis für das Thema der Leute weiterzudecken und die Leute daran zu gewöhnen, ihre richtige Vorstellung in richtigem guten Deutsch zum Ausdruck zu bringen. Unterdessen sind nun 6 Wochen vergangen, und der Kommandant will die Leute, die nun bald 2 Monate an Bord sind, einmal im Divisionsdienst sehen. Der Unteroffizierunterricht befriedigt einigermaßen, denn der Unteroffizier hat es verstanden, seine ersten sechs Themata seinen Leuten (die in der Korporalschaft natürlich immer in derselben Reihenfolge stehen müssen), ganz vorzüglich einzutrimmen. „Antreten zum Offizierunterricht!“ Gänzlicher Versager!! Auf militärische Formen hat der Offizier bisher wenig geachtet, auf dem linken Flügel steht ein Mann, der einen halben Kopf größer ist als seine Nebenleute. Das hat der Offizier vergessen über seinen idealen Bestrebungen in seinem Unterricht, über seiner Mühe, seinen Leuten erst einmal das Verständnis für sein Thema beizubringen. Aber nun wird ihm bald klar, daß das zweite Glied genau auf den Lücken des ersten stehen muß, und daß die Leute natürlich genau nach der Größe aufgestellt werden müssen. Denn die militärischen Formen müssen das Wichtigste bleiben und dürfen keinesfalls vernachlässigt werden. Und der Unterricht selbst? Wenige Antworten nur kommen, spärlich und zögernd; die meisten Antworten gibt der Offizier selbst.

Der Offizierunterricht war das einzige, was schlecht war im Divisionsdienst. Aber der Offizier ist nun auch orientiert; seine idealen Bestrebungen stellt er einst-

weilen beiseite, noch einmal will er nicht so schlecht abschneiden im Offizierunterricht. Er betreibt jetzt die Sache praktischer. Der beste Mann der Division sagt die ihm von seinem Lehrer vorgesprochene Definition der „Treue“ her, der nächste Mann wiederholt das, und so geht es durch die ganze Division, bis selbst der dümmste Mann stotternd die Sache herbeten kann. Dann kommt „Der Gehorsam“, „Mut bei allen Dienstobliegenheiten“, „Unerfrockenheit“ usw. Nach 2 Stunden angestrengten Arbeitens geht dieses Thema; beim nächsten Male — eine lange Woche mit vielem anderen Unterricht liegt für den Mann dazwischen — zuerst eine große Leere, dann kommt der Mann wieder hinein, er entsinnt sich der für ihn so schweren Sätze und Phrasen, und nach mehrmaligem Durchfragen klappt es wieder. Nun kommt das nächste Thema an die Reihe, alles neue Sachen für den Mann. Aber Beharrlichkeit führt zum Ziel, endlich sitzen alle Themata, aber die Befichtigung ist auch schon nähergerückt, und nun wird getrimmt. Jede Woche einmal werden sämtliche Themata zweimal durchgefragt, und der Offizier blickt befriedigt auf sein Werk, seine Leute sagen alles wie am Schnürchen her, das zweite Glied steht genau auf den Lücken des ersten und alles ist genau nach der Größe ausgerichtet. Der Offizier gibt sogar in den folgenden Wochen noch die Hälfte von seiner Zeit an seine Unteroffiziere ab, denn er merkt, daß der praktische Unterricht beim Loggen noch nicht ganz sitzt, die Ausbildung im Voten ist über der Instruktion der 41 Unteroffizierthemata etwas vernachlässigt worden. Bei der Vorbefichtigung klappt alles beim Offizierunterricht bis auf das Übertreten des zweiten Gliedes, aber auch das kommt noch hinein. Alles klappt bei der Befichtigung tabellos. Aber das Ausbildungsjahr ist herum, die Werftliegezeit kommt, bei der natürlich keine Zeit ist für den Offizierunterricht; 8 Wochen später geht's mit dem Ablösungsdampfer nach Hause, und in Singapore weiß der Mann nicht mehr, was eigentlich Treue war. — Der Verfasser unseres Aufsatzes hat so recht, wenn er sagt, daß etwas mechanisch Auswendiggelerntes zu einem Ohr hinein-, zum anderen wieder hinausgeht. Gott sei Dank, nicht sofort; bis zur Befichtigung hat der Offizier das andere Ohr dicht gehalten.

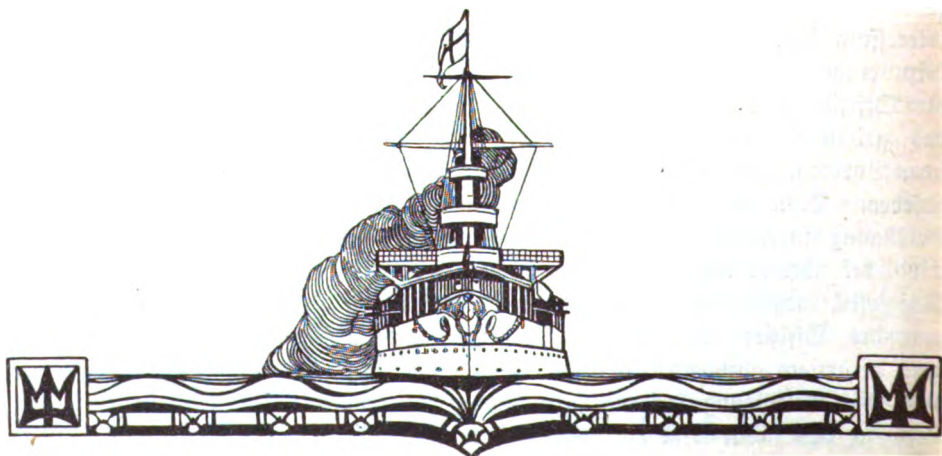
Kehren wir nun zu unserem Aufsatz „Idealismus und Mannschaftserziehung“ zurück. Was der Verfasser über den Offizierunterricht im allgemeinen schreibt, ist so richtig und wahr, ebenso das Gesagte über die Pflichtenlehre. Es muß schön und interessant sein, seinen Leuten höhere Begriffe von Gehorsam, Treue, Pflichtenfüllung beizubringen und, wie der Verfasser es wünscht, sie dafür zu begeistern. Aber solange der Offizier seine Leute in einer größeren Anzahl Themata vorstellen muß, solange das größte Gewicht darauf gelegt wird, daß es klappt, solange wird der Offizier jeden Vortrag, nach dem das Frage-Antwortspiel nicht gut funktioniert, als Zeitvergeudung ansehen. Denn den größten Teil seiner ihm für die Ausbildung seiner Division zur Verfügung stehenden Zeit braucht er vollauf für seine 41 Unteroffizierthemata. Es wird bei alledem nie Zeit sein, Vorträge über Gesundheitslehre, Nationalgefühl und Religiosität abzuhalten. Während des Dienstes ist die Zeit also niemals da; versucht nun der Offizier aus Interesse für seine Leute außerhalb der Dienstzeit Vorträge über derartiges abzuhalten, so sieht der Mann darin eine Beschränkung seiner Freizeit; wird die Beteiligung freigestellt, so kommt das erste Mal aus Neugierde die ganze Division, das zweite Mal die knappe Hälfte, und zuletzt kommt nur noch der Offizier

allein. Ist die Beteiligung obligatorisch, so murren der Mann über den Zwang und tritt von vornherein an alles, was er hört, mit einer gewissen Gleichgültigkeit heran.

Und dabei will ich ganz absehen von der großen Arbeit, die dem Offizier daraus erwächst, sich auf seine Vorträge vorzubereiten, sich in seine Vortragsthemata zu vertiefen. „Gedanken der Wissenschaft und lebenskräftiger Philosophie sollen den Leuten in ihren Konsequenzen nutzbar gemacht werden,“ d. h., der Offizier soll diese Gedanken erst einmal studieren, das daraus Passende für die Leute heraussuchen, die Konsequenzen daraus ziehen und Beispiele dazu finden. Das kostet Zeit und Mühe, ganz abgesehen davon, daß dem Offizier so und so oft, im Ausland z. B., dementsprechende Schriften nicht zu Gebote stehen. Aber die Zeit und Mühe würde er gern daran wenden, wenn ihm Zeit für seine Vorträge gegeben würde und wenn er wüßte, daß es als die Hauptsache des Offizierunterrichts angesehen wird, in den Leuten ein Verständnis für alles zu wecken und nicht gut auswendiggelernte Antworten den Leuten beizubringen und beim Abfragen aus ihnen herauszuholen. — Nehmen wir aber den Fall an, daß der Offizier die Freizeit seiner Leute in Anspruch nehmen muß, und nach und nach sein Zuhörerkreis immer kleiner wird, dann verliert er die Lust zur Vorarbeit, zum Ausarbeiten seines Vortrages, dann geht es ihm wie jedem Pfarrer, der sicher mit mehr Liebe seine Predigt ausarbeitet, wenn er weiß, er wird sie vor gefülltem Gotteshaus halten, als wenn er weiß, daß nur wenige seine Predigt anhören werden.

Daher stelle ich die Frage: Soll nach der Ansicht des Verfassers von „Idealismus und Mannschaftserziehung“ das besichtigungsmäßige Frage-Antwortspiel im Offiziersunterricht aufhören und an dessen Stelle der im Aufsatz erwähnte Vortrag treten, oder soll der Offizier über Religiosität, Alkoholfrage und Geschlechtsleben ein Frage-Antwortspiel dem Besichtigenden vorführen?

Ein Praktiker.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Personal. Durch die Beförderung der bisherigen Kontreadmirale v. Ahlefeld und Graf v. Baudissin zu überzähligen Vizeadmiralen und der bisherigen Kapitäne zur See Goetz, v. Müller und Truppel zu überzähligen Kontreadmiralen steigt die Zahl der aktiven Vizeadmirale auf acht, die der Kontreadmirale auf sieben.

— Verhandlungen der Budgetkommission des Reichstages über den Marinetat 1905/06. Gelegentlich der einleitenden Verhandlungen kam zur Sprache, ob die deutsche Flotte auch auf Grund der Erfahrungen, die der russisch-japanische Krieg geliefert habe, nach Schiffstypen richtig zusammengesetzt sei. Auch wurde seitens einzelner Abgeordneter die Geschwindigkeit unserer großen und kleinen Kreuzer bemängelt.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes nahm hieraus Veranlassung, seinen Standpunkt zu dieser Frage etwa, wie folgt auszusprechen: „Die Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges umfassen ein sehr, sehr großes Gebiet. Erschöpfend sind sie daher nicht zu beantworten. Im ganzen bestätigen sie aber die Grundprinzipien des Flottengesetzes, namentlich betreffs der gepanzerten Schiffe. Die Linienschiffsgeschwader haben in dem russisch-japanischen Kriege den Ausschlag gegeben, ohne daß die anderen Schiffstypen überflüssig sind. Die Japaner konnten aber nur durch ihre Überlegenheit an Linienschiffsgeschwadern so vorgehen, wie sie es taten. Die anfänglich kleine Überlegenheit haben sie durch den ersten Angriff vor Port Arthur zu einer entscheidenden gemacht. Ein gewisser Erfolg ist durch den Angriff der Torpedoboote erzielt worden, aber im ganzen ist das Resultat bei den günstigen Verhältnissen doch nur gering gewesen. Die durch den Torpedobootsangriff erreichte Überlegenheit der Schlachflotte war das Entscheidende für die weitere Seekriegführung. Die Russen haben dann einen Versuch gemacht, die Situation zu ändern. Sie sind am 10. August ausgelaufen, um sich dem jetzigen Schicksal zu entziehen. In dem so entstandenen Kampf, in dem Artillerie und Panzer die entscheidende Rolle gespielt haben, und in dem Zurückschlagen der Russen lag die Entscheidung und der Wendepunkt des Seekrieges. Man hat von einem Bankrott des Linienschiffes gesprochen. Aber wenn man Tatsachen sprechen läßt, so muß man sagen, die Torpedoboote haben sich durchaus nicht so bewährt, daß diese Behauptung irgendwie berechtigt wäre; sie haben nichts gemacht. Nach dem 10. August ist das russische Geschwader in völliger Auflösung gewesen, trotzdem haben in der Nacht die Torpedoboote keinen Erfolg gehabt. Weiter boten sich sehr günstige Aussichten für einen Angriff auf die vor dem Hafen von Port Arthur liegende »Sewastopol«. Aber auch hier war der Erfolg nur gering, es hat lange gedauert, bis die Torpedoboote sie vernichteten. So lange die Artillerie die Hauptwaffe bleibt, wird die Bedeutung der Linienschiffe nicht vermindert werden. Bei Seekämpfen hat man nicht mit Geländeverchiedenheiten zu rechnen. Deshalb kann man in Linien fechten. Es kann bei normalen Verhältnissen Schiff gegen Schiff stehen, und das stärkere wird schließlich die Oberhand behalten. Jedenfalls darf der Kraftunterschied nicht zu groß sein. Auch die alten Linienschiffe sind durch stärkere Bordwände und Innenhaut mehr als die übrigen alten Schiffstypen geschützt gewesen. Die Granaten haben den Panzerschutz gefordert, und diese Forderung wird sich auch künftig nicht ändern. Persönlich habe ich viel für Torpedoboote übrig. Man kann aber bei großen Schiffen bessere Konstruktionsmaßregeln treffen (drei-, vierfache Wände), um sich gegen die Torpedoboote besser noch wie bisher zu schützen. Also wird die Möglichkeit, Erfolge zu erringen, für die Torpedoboote an sich nicht größer werden als bisher. Die Minenfrage ist hiervon zu trennen, auch schon im Sezessionskriege, 1864, hat sie eine große Rolle gespielt. Sie ist aber

sozusagen keine Waffe, man kann mit ihr keine Schlacht schlagen, Minen sind eben nur ein Hindernismittel.“

Der Staatssekretär verlas sodann eine Anzahl von Aussprüchen bekannter Männer und Sachleute, die zu diesen Fragen Stellung genommen haben: Präsident Roosevelt hat gesagt: „Der Krieg im Osten hat gezeigt, daß das Hauptgewicht für jede Flotte, die dieses Namens würdig ist, auf die großen Schlachtschiffe zu legen ist.“ Das Marineamt der Vereinigten Staaten sagt in einem Bericht: „Der ganze Krieg beweist, daß die Seegeltung ausschließlich auf den schweren Panzerschiffen beruht. Das kleine Übergewicht an solchen, das Japan durch die Verwundung dreier russischer Schlachtschiffe am Anfang des Krieges erlangte, wurde alsbald ausschlaggebend und ermöglichte die Landung japanischer Truppen am Yalu und bei Niutschwang. Und auf der anderen Seite empfinden die Japaner den Verlust der »Gatsuse« und »Yashima« jetzt beim Nahen der zweiten russischen Flotte als eine sehr bedenkliche Schwächung.“ Weiter heißt es ebenda: „Die Ereignisse vor Port Arthur haben gezeigt, daß mächtige Schlachtschiffe, von einem Elitepersonal geführt und bedient, die sichere Bürgschaft des Erfolges sind. Nur auf diese kräftige Einheit gestützt, ist eine zielbewußte Torpedoverwendung möglich. Hätte Admiral Togo zwölf Schlachtschiffe anstatt sechs gehabt, so wäre Port Arthur schon im August gefallen.“ Der englische Admiral Seymour hat gesagt: „Zu einem wirklichen Kampfe zwischen Linien Schiffen ist es bisher im Osten nicht gekommen. Japan war genötigt, einen derartigen Kampf vorläufig zu vermeiden, und Rußland hat ihn nicht erzwungen. In dieser Beziehung ist daher keine feste Lehre zu ziehen. Der Torpedo aber hat keineswegs eine so hervorragende Rolle gespielt, wie man angenommen hatte. Aus sämtlichen Kämpfen hat man den Eindruck gewonnen, daß die gepanzerten Schiffe im Vorteil sind und daß die Verwendung von Geld für Linien Schiffe keineswegs eine Verschwendung zu nennen ist. Der unschätzbare Wert einer starken Flotte ist durch den Krieg schlagend bewiesen.“ Admiral Fremantle spricht sich in einer englischen Zeitschrift über die Lehren des bisherigen Seekrieges in Ostasien folgendermaßen aus: „Es zeige sich, daß man ebenso wie in anderen Ländern auch in England leicht zu dem Fehler neige, alles neue, was sich biete oder geboten werde, als etwas weit besseres anzusehen als das alte. Genau so mache man es auch in bezug auf die Flotte. Als die Torpedoboote auf gekommen seien, da habe es natürlich gleich geheißt, nun brauche man die teuren Schlachtschiffe nicht mehr, und daselbe habe sich wiederholt, als die Unterseeboote aufkamen. Aber gerade der gegenwärtige Krieg habe wieder gezeigt, wie wichtig die großen Schiffe in einem Seekriege seien.“ Dann weist Admiral Fremantle darauf hin, daß die Amerikaner, die in Marine Dingen ein sehr sicheres Auge hätten, auch sofort erkannten, daß die Schlachtschiffe nach wie vor von außerordentlicher Wichtigkeit blieben und absolut nicht von den kleineren Schiffen verdrängt werden könnten. Präsident Roosevelt, der ja auch einmal Hilfssekretär am Marineamt gewesen sei, und allen Marinefragen stets ein außerordentliches Interesse bewahrte, habe an das Marineamt in Washington eine besondere Bekanntmachung erlassen, in der auf die Wichtigkeit des Schlachtschiffes und auf den unerwartet geringen Wert des Torpedos hingewiesen wurde, wie das sich bei den Seekämpfen im fernen Osten gezeigt habe. Mit dieser Auffassung des Präsidenten Roosevelt, sagt der Verfasser, würden die meisten Marineoffiziere vollkommen übereinstimmen, wieviel man auch immer von der Zukunft der Unterseeboote halten möge. Zu dieser wichtigen Lehre, daß nämlich der Wert der Schlachtschiffe außerordentlich groß sei, komme noch eine andere hinzu, nämlich, daß sehr viel auf das Menschenmaterial ankomme, welches zu der Besatzung des Schiffes diene; auch das habe sich in Ostasien in augenfälliger Weise gezeigt. Das Torpedo- und das Unterseeboot könnten gelegentlich sehr große Erfolge erzielen, aber es würde ein ungeheurer Fehler sein, wenn man diese Erfahrungen vernachlässigen wolle. Aus den letzten Seekämpfen in Ostasien gehe ganz klar hervor, daß das Torpedoboot auch nicht annähernd die Wirkung geübt habe, die man von ihm erwartete. Auf der anderen Seite dagegen habe die Mine sehr viel mehr geleistet, als

man sich habe träumen lassen; allerdings habe man aber bald einsehen müssen, daß die Gefahr für den Freund ebenso groß sei wie für den Feind. Sicher aber sei, daß, wenn man heute Admiral Togo fragen würde, ob er lieber eine Verstärkung von zwei erstklassigen Schlachtschiffen oder von hundert Torpedobooten haben wolle, er sich für die ersteren entscheiden würde. Ja, er würde die beiden Schlachtschiffe wahrscheinlich auch noch einer unbegrenzten Anzahl von unterseeischen Minen vorziehen.

Sir William White, der frühere Chefkonstrukteur der englischen Marine, hat gesagt: „Für die Notwendigkeit von Linien Schiffen gibt es keinen durchschlagenderen Beweis, als diesen Krieg. Der ganze Seekrieg bestand in der Durchführung einer Blockade; unterseeische Minen sind nur bei einer Kriegsführung dieser Art von Nutzen. Die Blockade aber konnte nur durch das Vorhandensein von Linien Schiffen aufrecht erhalten werden. Wenn keine Linien Schiffe hinter den vorgeschobenen blockierenden Kreuzern gestanden hätten, würden die russischen Linien Schiffe herausgekommen sein, um sie zu vertreiben. Die Linien Schiffe Togos waren es, die die Russen fürchteten. Es ist behauptet worden, daß Linien Schiffe überflüssig und nutzlos wären, weil die »Gatsuse« und die »Petropawlowsk« durch Minen zum Sinken gebracht wären. Die Antwort darauf lautet, daß die russische Flotte in Port Arthur nicht zerstört worden wäre, wenn die Japaner keine Linien Schiffe gehabt hätten.“ Lord Selborne sagt: „Der Krieg im fernen Osten ergäbe als Lehren die Wichtigkeit des Personals und die Tatsache, daß ohne Schlachtschiffe keine Macht die Seeherrschaft halten oder gewinnen könne. Nichts sei weiter von der Wahrheit entfernt als die Behauptung, daß Minen und Torpedos das Schlachtschiff aus der Stellung gedrängt haben, die es einst bejessen.“

„Mit diesen Ausführungen“, fuhr der Staatssekretär fort, „soll die Bedeutung der anderen Schiffstypen nicht angegriffen werden. Diejenigen, welche die Erfahrungen des Krieges am eigenen Leibe gemacht haben, sind die Russen und Japaner. Sie setzen ihre neue Flotte, die sie bauen, genau so aus den verschiedenen Schiffstypen zusammen, wie wir. Das deutsche Flottengesetz, das die Frage der Zusammensetzung der Schiffstypen regelt, beruht auf langer, 10jähriger Arbeit. Alle in leitenden Stellungen befindlichen Seeoffiziere der deutschen Flotte teilen die Ansicht, daß die darin niedergelegte Zusammensetzung der Schiffstypen richtig sei, und wenn ein neues Flottengesetz vorgelegt werden muß, so werden die Grundprinzipien dieselben sein.“

Auf eine Anfrage über seine Stellung zur Unterseebootsfrage erwiderte der Staatssekretär, die Unterseeboote hätten lokalen Wert. Man müsse in Veruche eintreten, er habe aber damit gewartet, bis etwas reifere Urteile vorlägen. Zudem habe für die Marine zunächst die wichtigere Aufgabe der vollständigen Durchführung des Flottengesetzes vorgelegen. Dieser Aufgabe seien die ganzen Kräfte gewidmet worden.

Im weiteren Verlauf der Verhandlungen, in denen sich der Staatssekretär auf Grund einer Anfrage nochmals über die Bedeutung der Seeherrschaft aus Anlaß der Port Arthur-Aktionen, über die Panzerkreuzerfrage und den Kaperkrieg ausließ, sagte er: „Die Geschwindigkeit der Schiffe ist eine Geldfrage. Mit den bewilligten Mitteln ist das möglichste geleistet worden. Mit der Geschwindigkeit der großen und kleinen Kreuzer wird noch hinaufgegangen werden müssen. Eventuell werden die Turbinenmaschinen Verbesserungen herbeiführen.“

Auf die Anfrage, wie der Staatssekretär zu der vom deutschen Flottenverein für notwendig erklärten neuen Flottenvorlage stände, erwiderte er: Über die im Herbst einzubringende Flottenvorlage könne er bestimmtes nicht sagen, da der Bundesrat noch keine endgültige Stellung hierzu genommen habe. Er glaube jedoch, daß sich die Vorlage, was die Zahl der Schiffe anbetrifft, im Rahmen der 1900 abgelehnten Auslandskreuzervorlage halten werde. Für die sieben kleinen Kreuzer würden eventuell Torpedobootsdivisionen angefordert werden.

Auf die weiteren Verhandlungen hinsichtlich des Marineetat 1905/06 selbst wird zurückgekommen werden, sobald die Beschlüsse des Plenums des Reichstages vorliegen.

— Aktive Schlachtflotte. Die Linienschiffe werden zum größten Teil Anfang März ihre Reparaturen beendet haben und mit den Einzelübungen fortfahren. Die Geschwader werden an einigen Tagen zur Verbandsübung zusammengezogen werden.

„Wörth“ geriet am 15. Februar während einer Torpedoschießübung bei unsichigem Wetter in der Nähe der Heulboje vor Kiel für kurze Zeit auf Grund. Nach Erleichterung schwamm das Schiff bei steigendem Wasser von selbst wieder auf. „Wörth“ hat zur Bodenuntersuchung ein Dock aufgesucht.

Die Reparatur des Linienschiffes „Elsaß“ ist so weit gefördert, daß die ersten Versuchsfahrten, die den weiteren Erprobungen vorausgehen sollen, Ende Februar begonnen werden konnten und mit Erfolg erledigt worden sind.

Die Kreuzer treten Ende Februar ihre zweite Winterübungsreise, an, die bis Mitte März dauern soll.

„Friedrich Carl“ soll vorübergehend aus dem Kreuzerverband ausschelden und als Begleitschiff S. M. Z. „Hohenzollern“ auf der Mittelmeerreise fungieren. Der Befehlshaber wird seine Flagge auf „Prinz Heinrich“ setzen.

„Amazone“ wird im Frühjahr für einige Monate als Flottillenfahrzeug Verwendung finden und während dieser Zeit dem Kreuzerverbande nicht angehören.

— Auslandschiffe. Die Heimberufung von „Hertha“ und „Geier“ hat nachträglich eine etwas veränderte Dislozierung des Kreuzergeschwaders erforderlich gemacht, als im Februarhefte der M. N. angegeben wurde.

„Seeadler“ wird im Februar mit dem Flaggschiff in Amoy zusammentreffen und dann im März in Singapore, Holländisch-Indien, Borneo und Wufung sein.

„Jaguar“ soll im Februar, bezw. Anfang März als Stationär in Südchina Dienst tun. „Tiger“ wird ihn in der zweiten Hälfte des März ersetzen.

Das Reiseprogramm der „Hertha“ hat eine kleine Änderung erfahren. Außer Daresalam wurde im Februar noch Zanzibar und Tanga besucht. Die Abreise aus unserer ostafrikanischen Kolonie verspätete sich daher bis zum 20. Februar. Prinz Adalbert von Preußen führte am 9. Februar den ersten Spatenstich für die im vorigen Hefte erwähnte Mrogorobahn aus. Vor Daresalam traf „Hertha“ mit einigen Schiffen des russischen baltischen Geschwaders zusammen.

„Vineta“ hat am 8. Februar Kamerun verlassen und ist, über Liberia und Freetown, am 25. Februar in Porto Grande, Kap St. Vincent, angekommen. Mitte März erfolgt voraussichtlich die Ankunft in Kiel. Der Kreuzer bleibt zunächst mit reduzierter Besatzung in Dienst.

„Doreley“ wird Mitte März eine Reise nach Syrien antreten. Sie wird auf dieser Alexandrien, Port Said, Jaffa, Beirut, Smyrna und Saloniki anlaufen und Anfang Mai nach Konstantinopel zurückkehren.

— Die Schulschiffe „Stein“, „Moltke“, „Stoß“ werden im März in Kiel erwartet. „Moltke“ wird außer Dienst stellen. „Charlotte“ stellt dafür in Dienst.

— „Zieten“ nimmt im März seinen Dienst als Fischereikreuzer wieder auf.

— Probefahrten. Auf der 6 stündigen forcierten Fahrt am 10. Februar entwickelte „München“ 10 580 indizierte Pferdestärken und 135,4 Umdrehungen im Durchschnitt. Schiffsgehwindigkeit nach Peilungen etwa 22 Seemeilen. Kohlenverbrauch pro indizierte Pferdestärke und Stunde 1,043 kg. Maschinen, Hilfsmaschinen und Kessel arbeiteten zufriedenstellend. Das Schiff soll demnächst Meilenfahrten bei Neukrug machen. Das vorstehend genannte Ergebnis wird als abschließend in betreff der Höchstgeschwindigkeit nicht anzusehen sein. „München“ soll nach beendeten Probefahrten unter den Befehlsbereich der Torpedoinspektion treten und Torpedoveruche machen.

„S 125“ hat seine Probefahrten noch nicht wieder aufgenommen.

„Berlin“ wird voraussichtlich im März mit Probefahrten beginnen. Nach Beendigung wird der Kreuzer weiter in Dienst bleiben.

— Schiffe außer Dienst und Neubauten. Die Arbeiten an „Brandenburg“ sind soweit gefördert, daß die Indienststellung des Schiffes voraussichtlich im April erfolgen kann. Das Schiff wird zur Schlachtflotte treten.

Die Umänderungsarbeiten an dem letzten Schiff der Brandenburgklasse — „Kurfürst Friedrich Wilhelm“ — werden voraussichtlich bis zum Herbst 1905 beendigt werden.

Die Ernennung der Kommandanten für „Preußen“ und „Hessen“ läßt darauf schließen, daß die Schiffe im Laufe des Sommers mit Probefahrten beginnen.

Auch der Kreuzer „Lübeck“ wird im Frühjahr mit Probefahrten beginnen können. Die Erprobung wird sich, da es sich um das erste Turbinenschiff handelt, besonders interessant gestalten.

Die drei kleinen Kreuzer „Ersatz Meteor“, „Ersatz Alexandrine“ und „N“, welche im Laufe dieses Etatsjahres auf den Kaiserlichen Werften in Kiel und Danzig und der Werft der Aktiengesellschaft Weser auf Stapel gelegt worden sind, werden im allgemeinen als Schwesterfahrzeuge der bereits fertiggestellten kleinen Kreuzerbauten „Bremen“, „München“ und „Hamburg“ gebaut, jedoch mit den Verbesserungen, die sich bei dem Bau dieser Schiffe erfahrungsmäßig ergeben haben. Nachdem der Kiel der neuen Schiffe von den Werften bereits seit einigen Monaten gestreckt worden ist, läßt sich der Stapellauf, besonders für den Kreuzerbau „N“, auf die erste Hälfte d. J. festsetzen; für „Ersatz Meteor“ und „Ersatz Alexandrine“ dürfte er in der zweiten Jahreshälfte folgen, da diese Schiffe auf unseren Kaiserlichen Werften in Spanten stehen und daher etwas längere Bauzeiten erfordern. Die Fertigstellung bis zu den Aufnahmen der Probefahrten wird sich für „N“ bis Frühjahr 1906, für die anderen beiden Kreuzer bis zum Frühjahr 1907 hinziehen, so daß nach der erfolgten Ablieferung der Neubauten „München“, „Lübeck“ und „Berlin“ eine Vermehrung unserer kleinen Kreuzer in diesem Jahre nicht mehr zu erwarten steht. Von weiteren kleinen Kreuzerneubauten ist die Kiellegung der drei Schiffe „O“, „Ersatz Wacht“ und „Ersatz Blitz“ nach Bewilligung durch den Reichstag für die erste Sommerhälfte d. J. geplant. Für diese Kreuzer werden die für „Ersatz Meteor“ geltenden Bauunterlagen im allgemeinen maßgebend sein, doch soll die Länge etwa 110 m, die größte Breite in der Wasserlinie etwa 13,4 m, das Displacement 3400 Tonnen betragen. Die Zahl der wasserdichten Abteilungen wird um eine vermehrt, der Fockmast wird, um den Ausguckdienst zu erleichtern, hinter dem Kommandoturm aufgestellt.

— Marine-Expeditionskorps und Landungskorps des „Habicht“. Die Ablösung durch das Oberkommando der Schutztruppen ist in die Wege geleitet. Die Marinemannschaften sollen in zwei Staffeln, ungefähr 5. und 20. März, zum Abtransport in Swatopmund bereit sein.

— Verschiedenes. Die Herstellung des deutsch-niederländischen Kabels Menado—Yap, Yap—Guam und Yap—Shanghai soll bis Anfang 1906 beendigt und das Kabel in Betrieb genommen sein. Nach Erteilung der Konzession durch die beiden beteiligten Regierungen an die Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft, Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Köln, im Sommer vorigen Jahres wurde mit der Herstellung des Kabels durch die Norddeutschen Seekabelwerke in Nordenham begonnen. Im Januar 1905 trat der Kabeldampfer „Stephan“ seine erste Reise an und fuhr zunächst nach Menado, um von dort aus über Yap nach Guam nochmals Lotungen vorzunehmen. Im März/April 1905 soll das Kabel Guam—Yap—Menado gelegt und im Anschluß daran sollen zwischen Yap und Shanghai Lotungen ausgeführt werden. Etwa

im Mai soll das Rüstentabel bei Woonung für die Strecke Shanghai—Yap verlegt werden. Das Kabel Menado—Yap wird in Menado mit dem niederländischen Telegraphenetz in Verbindung gebracht und in Guam an das amerikanische Pazifik-Kabel angeschlossen. Die Inbetriebnahme erfolgt sogleich nach der Legung. Bei der zweiten Reise des „Stephan“ wird dann der Rest der Strecke Shanghai—Yap gelegt. Aus technischen und wirtschaftlichen Rücksichten ist von der Anlandung des Kabels auf den Palau-Inseln abgesehen worden.

— In dem seit Anfang Oktober 1904 fertiggestellten Schwimmdock der Woermann-Linie in Duala (Kamerun) hatten bis Anfang Dezember 1904 bereits fünf Dampfer von 300—950 Tonnen Displacement (zwei deutsche, zwei englische, ein spanischer) gedockt. Das Dock kann Schiffe bis 1200 Tonnen Eigengewicht aufnehmen. Es ist 62 m lang und 13 m breit und kann, von der Oberkante der Kielblöcke an gerechnet, bis 4 m Tiefgang unter Wasser gelassen werden.

Etwa erforderliche Reparaturen werden gelegentlich des Dockens zunächst durch die Regierungswerkstatt ausgeführt, mit der die Woermann-Linie entsprechende Abmachungen getroffen hat. Nach 6 Monaten soll event. die Woermann-Linie die Reparaturwerkstatt käuflich übernehmen oder ein anderes Arrangement getroffen werden.

Bei der Verankerung des Dockes vor Duala im September 1904 leistete die Besatzung des „Habicht“ tatkräftige Hilfe.

— Der von der Marineverwaltung übernommene, von Schichau gelieferte und für die Jadevertiefung bestimmte Bagger ist der größte bisher gebaute Bagger. Im Dezember 1904 machte er seine Probegatterungen in der Jade. Die kontraktliche Leistung von 8600 cbm pro Stunde im weichen Boden wurde erheblich übertroffen. Der Bagger soll mit vollgepumpten Wassins 8 Seemeilen laufen können, lief bei den Erprobungen 10 Seemeilen. Der Bagger kann bei diesen Leistungen an einem Tage etwa 24000 cbm Boden fördern und fortschaffen. Der Kohlenverbrauch beträgt bei voller Fahrt pro Stunde nur 0,85 kg pro indizierte Pferdestärke. Der cbm geförderter Boden stellt sich auf etwa 3 Pfennig, was ein außergewöhnlich günstiges Resultat ist.

— Der Verbandstag deutscher Seeschiffer-Vereine tagte unter Teilnahme von Regierungsvertretern Anfang Februar in Berlin. Der Vorsitzende teilte mit, daß eine Anzahl von Wünschen des Verbandes — darunter Bau eines Feuerschiffes nördlich von Norwegen — in Erfüllung gegangen sei. Aus den zur Verhandlung gelangten Themen seien die folgenden hier genannt: Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute, Abgrenzung der Fahrten (Klärung des Begriffes „Nahfahrt“), Kleinschiffer als Wachthabende, Unterwasser-signale, Beseitigung der Haftung der Reeder für nautische Verschulden der Besatzung, Vortrag über Dampfturbinen.

Hinsichtlich der im vorigen Heft der Marine-Rundschau erwähnten Unterwasser-signale beschloß der Verbandstag, vorstellig zu werden, daß sämtliche Feuerschiffe der Ost- und Nordsee mit Unterwasserglocken versehen werden und daß es zunächst wünschenswert sei, „Weser-Feuerschiff“ und „Elbe I“ mit solchen Glocken auszurüsten.

— Der Bericht des Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins für 1904 hebt hervor, daß die Hoffnung, es werde für die deutsche Schifffahrt nach einer langen Reihe schlechter Jahre eine Wendung zum Besseren eintreten, nicht in Erfüllung gegangen sei. Von den besseren Ergebnissen einiger Linienerbedereten abgesehen, sei über die Schifffahrt kaum etwas Günstiges zu berichten. Die Frachtraten sind durchschnittlich noch niedriger gewesen als im Vorjahr. Der Krieg in Ostasien hat bei den rigorosen Maßregeln der Kriegführenden und der Auslegung des Begriffes „Kriegskonterbande“ die Interessen der Neutralen sehr geschädigt. Die deutschen Werften klagen daß die Preise für Neubauten sehr gedrückt seien. Es ist möglich, daß nach Beendigung des ostasiatischen Krieges Neubauten in größerer Zahl notwendig werden und bessere Preise für Schiffsgesäße erzielt werden. Die neue Seemannsordnung habe die erwünschte Besserung im

Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Mannschaften an Bord nicht gebracht. Die großen, den Ahebern auferlegten sozialen Lasten erschweren dagegen den Wettbewerb mit dem Ausland sehr.

— Die englische Fachpresse ist der Behauptung Lord Brassey's, Amerika und Deutschland bauten ihre Kriegsschiffe billiger wie England die feinigen, energisch entgegengetreten. Man hat — wohl mit Recht — hervorgehoben, daß die Brassey'schen Zahlen irreführend sind, da bei den Kostenangaben teils die Artillerie, teils auch der Panzer noch nicht berücksichtigt sei. In der Tat stellten sich die Preise in den einzelnen Ländern, wie folgt:

England	1680	Mark pro Tonne,	Frankreich	1940	Mark pro Tonne,
Deutschland	1780	= = =	Amerika	2000	= = =

„Schiffbau“ sagt hierzu zutreffend: „Ein genauer Vergleich ist sehr schwer zu ziehen, da einwandfreie Angaben über die Kosten der Schiffe gar nicht zu erhalten sind. Die im deutschen Marinebudget veröffentlichten Zahlen geben nur eine angenäherte Voranschlagssumme für die deutschen Schiffe an, da man zurzeit der Veranschlagung nicht in der Lage ist, die von den Erbauern zu zahlenden Preise für das Rohmaterial und den Stand der Löhne während des Baues genau zu übersehen. So haben wir z. B. die letzten Schiffe erheblich billiger erhalten, als die ersten, welche gleich nach Infratreten des Flottengesetzes gebaut worden sind, und deren Preise Lord Brassey vorgeschwebt haben mögen. Es haben zu dieser Preisverringernng die verschiedensten Faktoren beigetragen, wie z. B. die verhältnismäßig billigen Eisenpreise und das Fehlen von Arbeiterstreiks in der Schiffbauindustrie in den letzten Jahren. Ein Hauptmoment ist aber die infolge der Steigerung des Kriegsschiffbaues durch das Flottengesetz gewonnene Erfahrung und Übung der Werften. Da diese der deutschen Schiffbauindustrie bislang fehlte, war sie von England, wo verschiedene Firmen bereits 20 Kriegsschiffe von mehr als 10 000 Tonnen Größe erbaut haben, überflügelt. Jetzt, wo unsere Werften bereits Erfahrungen besitzen, sich Spezialmaschinen beschafft und sich eingearbeitet haben, liefern dieselben die Kriegsschiffe zu gleichem Preise, zum Teil sogar billiger als die englischen Werften, trotzdem dort der Schiffbautahl billiger ist als hier, ebenso wie die deutschen Werften es verstanden haben, auf dem Gebiet des Handelsschiffbaues im Wettbewerb mit englischen Werften bei allen solchen Bauten zu konkurrieren, die nicht geradezu als Massenartikel in England hergestellt werden.“

— Bürgermeister v. Vorschö und Kommerzienrat Seyboth in München haben für die Offiziersmesse des kleinen Kreuzers „München“ ein wertvolles Piano gestiftet. Dem Offizierkorps ist die Nachricht von dieser Stiftung telegraphisch übermittelt worden.



England. Das englische Parlament wurde am 14. Februar vom Könige feierlich eröffnet. Die Thronrede hebt besonders das Abkommen mit Frankreich, die internationale Regelung des Doggerbank-Vorfalles und den Tibetvertrag hervor. Über letzteren wurde vorher ein Blaubuch veröffentlicht, welches das Vorgehen der englischen Regierung in einem anderen Lichte als früher erscheinen läßt. Die Befezung des Schumbitales ist ohne Rücksicht auf die Zahlung der Schadenersatzsumme nur auf 3 Jahre festgesetzt, während in dem ersten Vertragsentwurf Younghusbands eine solche von 75 Jahren möglich war. — Die Beratungen der Hullkommission in Paris sind zwar noch nicht zu Ende geführt, doch läßt sich aus dem Gergange schon fast mit ziemlicher Sicherheit ersehen, daß es keiner Partei gelingen wird, den Beweis für ihre Behauptungen zu erbringen. Der französische Minister des Auseren, dessen Initiative der Vorschlag einer internationalen Regelung des Doggerbank-Falles zugeschrieben wird, benutzte die

Gelegenheit, um eine Annäherung Englands an Rußland herbeizuführen. — Trotz dieser nicht geringen Erfolge des jetzigen Kabinetts Balfour in der auswärtigen Politik griff die Opposition die Regierung wegen der fiskalischen Fragen scharf an in der Hoffnung, die Regierung zu stürzen und eine Parlamentsneuwahl herbeizuführen, bis jetzt allerdings ohne Erfolg.

Die Etats sollen mit größter Sparsamkeit aufgestellt sein; der Marineetat eine Minderforderung von 3 Millionen Pfd. Sterl. gegen das jetzige Etatsjahr enthalten. Diese Ersparnis soll in der Hauptsache durch Beschränkung der Neubauten auf ein Linienschiff und zwei Panzerkreuzer sowie durch die geringeren Anforderungen an den Reparaturfonds der Schiffe infolge Ausrangierung einer großen Anzahl gelegentlich der Neuorganisation der Verteilung und Mobilmachung der Flotten herbeigeführt sein. Genaue Angaben lassen sich noch nicht machen, da der Etat noch nicht veröffentlicht worden ist.

Die neuen Reorganisationspläne der Admiralität beschäftigen sich nach den Zeitungen und Fachzeitschriften damit, die Einstellung und die Ausbildung des Unterpersonals nach denselben Grundsätzen umzuarbeiten, die für die neue Einstellungs- und Ausbildungsmethode der Offiziere maßgebend gewesen sei, d. h. das seemannische und technische Personal zunächst miteinander zu verschmelzen und erst nach erfolgreicher erster Ausbildung für den allgemeinen Kriegsschiffsdienst eine Trennung in eine seemannische und technische Laufbahn vorzunehmen. Weiter wird von der Abschaffung eines besonderen Zahlmeister- und Arztkorps gesprochen. Als Ärzte sollen Zivilärzte engagiert werden, als Zahlmeister Seeoffiziere Verwendung finden. Daß diese letzten Gerüchte sich bewahrheiten, ist kaum anzunehmen. Mit der in früheren Heften gemeldeten Absicht einer Reorganisation der Kohlenstationen wird jetzt in Westindien der Anfang gemacht. Von den westindischen Inseln werden alle weißen Truppen, mit Ausnahme einiger Spezialtruppen, zurückgezogen. Jamaica und St. Lucia bleiben im Frieden nur Kohlenstationen; der Kohlenbestand wird aber reduziert werden.

— Personal. Kontreadmiral Bromley wurde an Stelle des Vizeadmirals Hammet Oberwerftdirektor in Malta.

Der Personaletat 1904/05 war bereits Ende Dezember aufgefüllt, ein Zeichen, daß der Dienst in der Flotte mehr gesucht ist als früher.

Unteroffiziere, die gute Schützen sind, sollen auch später als Deckoffiziere Geschützführer oder Stückmeister bleiben.

Über die Erteilung von Heimatsurlaub an die Mannschaften sind jetzt allgemeingültige Bestimmungen erlassen. Nach ihnen hat jeder Mann nach einer 6 monatigen Dienstzeit an Bord ein Anrecht auf 7 Tage, im übrigen für jeden an Bord zugebrachten Monat das Recht auf 1 Tag Urlaub. Die Besatzungen der Schiffe auf auswärtigen Stationen oder auf der atlantischen Flotte und dem zweiten Kreuzergeschwader erhalten den Urlaub am Schluß jeder 2 jährigen Indienstahlungsperiode.

— Die aktive Flotte. Die Kanalflotte wurde Anfang Februar durch die Ankunft von vier Schiffen der „Duncan“-Klasse aus dem Mittelmeer in Vigo auf zwölf Schiffe verstärkt. Die Linienschiffe „Russel“ und „Swiftsure“ mußten bereits nach 3 wöchiger Übungszeit zur Reparatur nach England zurück.

Am 14. Februar übte die Kanalflotte gemeinsam mit der Atlantikflotte auf dem Wege nach Lagos und kehrte dann nach Vigo zurück, um am 22. Februar nach Brest zu gehen.

Das erste Kreuzergeschwader mußte zum Schleppen der austrangierten Schiffe nach ihren Liegeplätzen zwei Kreuzer abgeben.

An Stelle des Torpedokanonbootes „Halcyon“ wurde der neue Kreuzer S. R. „Sapphire“ Flaggschiff des Kontreadmirals Winsloe, des Befehlshabers der Torpedobootstreitkräfte.

Die erst in den letzten Jahren als Depot- und Reparaturschiffe für die Torpedobootszerstörer eingerichteten Hulks „Erebus“ (Portland), „Fisgard“ (Felixtowe), „Tenedos“ (Devonport) wurden diesen Zwecken wieder entzogen und für die Ausbildung der boy artificers bestimmt. An ihre Stelle wird der alte Panzerkreuzer „Imperieuse“ als „Sapphire II“ Depotschiff in Portland. Diese Maßnahme deutet neben anderen darauf hin, daß die Flottillen mehr und mehr Portland zum Ausgangspatz für ihre Übungen nehmen und mehr als bisher vereint üben sollen. Der Anfang wurde bereits in den letzten Wochen gemacht. Die aktiven Torpedobootszerstörerflottillen treten hierdurch in eine immer engere Verbindung mit der Kanalslotte.

Von den Schulschiffen der Naval Reserve, die im nächsten Monat mit der Kanalslotte üben werden, wird „Melampus“ durch den Kreuzer 2 Kl. „Latona“ abgelöst.

Die Atlantikflotte — sechs Linienchiffe — hat nach einer etwa 2monatigen Reparaturperiode die Ausreise nach ihrem neuen Stützpunkt, Gibraltar, am 8. Februar angetreten. Alle Schiffe hatten vor der Abreise neue Funkspruchapparate, die eine genaue Abstimmung ermöglichen, erhalten. „Hannibal“ trat am 27. Februar für die „Empress of India“ in die Kanalslotte, „Jupiter“ stellte außer Dienst, „Prince George“ für sie in Dienst.

Das zukünftige Flaggschiff der Flotte, „King Edward VII.“, hißte am 7. Februar die Flagge und das Kommandozeichen des Kontreadmirals May und geht Ende des Monats nach Gibraltar, wo der Kommandowechsel stattfindet. Gleich nach der Ankunft soll es das neue Gibraltarboot King Edward VII. einweihen. — Über die Übungen, die auf dem Wege von Vigo nach Lagos mit der Kanalslotte vorgenommen wurden, verlautet noch nichts.

Von den Torpedobootszerstörern im Mittelmeer, die, abweichend von den heimischen Flottillen, in fünf Divisionen zu je fünf aktiven und drei Reservebooten formiert worden sind, wird in Gibraltar eine Division der Atlantikflotte zugeteilt werden. Anfang März tritt zu der Flotte noch das Werkstattschiff „Assistance“.

Das zweite Kreuzergeschwader hat unter dem neuen Chef, Kontreadmiral Prinz Ludwig von Battenberg, Ende Februar die Ausreise nach Gibraltar angetreten, nachdem der König das Flaggschiff „Drake“ einer genauen Besichtigung unterworfen hatte. Im Lauf des März wird das Geschwader den König auf seiner Reise im Mittelmeer eskortieren und dann nach gemeinsamen Übungen mit der Mittelmeer- und Atlantikflotte eine Reise nach Amerika antreten.

Die Schiffe der Mittelmeerflotte setzten ihre Reparaturen und Einzelübungen in Malta und den griechischen Gewässern fort. Nach einigen Nachrichten soll die gesamte Flotte am 6. März in Gibraltar sein und dann gemeinsame Übungen mit der Kanalslotte machen.

An Stelle der „Bacchante“ wurde „Leviathan“ Flaggschiff des dritten Kreuzergeschwaders.

Nach dem „Naval and Military Record“ vom 2. Februar d. J. wurden die Torpedobootszerstörer folgendermaßen in fünf, möglichst homogene Divisionen geteilt:

Dienstbereite Schiffe:	I. Division: River-Boote (25½ Sm.)	II. Division: Boote von Palmer (30 Sm.)	III. Division: Boote von Thornycroft (30 Sm.)	IV. Division: Boote von Laird (30 Sm.)	V. Division (Gibraltar): gemischt (27 und 30 Sm.)
Aktiv:	„Ere“, „Erne“, „Ettrid“, „Itchen“, „Dee“.	„Kangaroo“, „Myrmidon“, „Fawn“, „Bai“, „Peterel“.	„Albatros“, „Desperate“, „Etac“, „Coquette“, „Fram“.	„Griffon“, „Sprightly“, „Locust“, „Dewell“, „Seal“.	„Mallard“, „Banishee“, „Quail“, „Earnest“, „Bruizer“,
Reserve:	„Arun“, „Cherwell“, „Foyle“.	„Crane“, „Star“, „Flying Fish“.	„Cygnet“, „Angler“, „Cynthia“.	„Empress“, „Lively“, „Panther“,	„Thrasher“, „Dragon“, „Ardent“.
Allg. Ref. 10 Prozent:	„Bladwater“.	„Flirt“.	„Ariel“.	„Wolf“.	„Dover“.

Das vierte oder Particular Service-Geschwader ist seit Anfang Februar unter Vizeadmiral Bosanquet in den westindischen Gewässern versammelt.

Der Kreuzer 3. Klasse „Diamond“ stellte am 7. Februar als Stationschiff für die nordatlantische Station in Dienst.

Das Gros des ostasiatischen Geschwaders befand sich zur Reparatur oder zu Einzelübungen in Hongkong und der Mirsbucht. Bei einer 8stündigen Vollbampfahrt erzielten die Schiffe folgende Leistungen:

	Probefahrts-geschwindigkeit		Konstruiert für	In Dienst
	Seemeilen:	Seemeilen:		
Linien-schiff „Albion“	17,8	17,8	18,25	4
= „Glory“	18,6	18,1	18,24	4
= „Ocean“	18,83	18,5	18,25	5
= „Vengeance“	19,0	18,5	18,25	2 ³ / ₄
gr. gesch. Kreuzer „Amphitrite“	21,39	20,78	20,75	3
= „Andromeda“	20,1	20,4	20,25	1

Für „Amphitrite“ kommt Anfang März der große geschützte Kreuzer „Diadem“ in Dienst. Die Ablösung für „Vengeance“ bringt das Linienschiff „Barfleur“ hinaus. Als seegehendes Depot-schiff für den Torpedobootszerstörer stellt am 22. Februar die „Hecla“ in Chatham in Dienst.

Auf der „Andromeda“ sind sechs chinesische Kadetten von der Kadettenschule in Ranking zur Ausbildung eingeschifft.

Der von der australischen Station heimkehrende kleine geschützte Kreuzer „Phylades“ lief auf den Peel Rock in der Nähe der Thursday Isl., kam aber ohne besondere Beschädigung wieder frei. Der kleine Kreuzer „Pegasus“ stellte am 2. Februar für die Station in Dienst.

Auf der ostindischen Station wird an Stelle von Trincomalee Colombo zweiter Ausrüstungshafen für die Schiffe.

Von der Kapstation hat der kleine Kreuzer „Varrosa“ die Rückreise nach England angetreten.

— Die Reserveflotte. Von der Reserveflotte machte zum erstenmal seit der Neuformierung die Devonport-Division unter Kontreadmiral Robinson eine 10tägige Übungsfahrt. An ihr nahmen teil: die vier als „Emergency Ships“ bezeichneten Linienschiffe „Barfleur“, „Hood“, Kreuzer „Europa“, „Niobe“ und der in gewöhnlicher Reserve befindliche Kreuzer „Blake“. Es wurden Gewehr- und Geschützschießübungen abgehalten.

Die zur Reserveflotte gehörenden Schiffe in Chatham liegen in Kethole und Saltpan Beach an Bojen. Zur Verbindung mit Chatham sind die ausrangierten Schiffe „Hearth“ und „Trust“ dem Kontreadmiral Graham zur Verfügung gestellt worden.

Die Admiralität hat allen Stationen ihre Zufriedenheit mit der Durchführung der neuen Reorganisation ausgesprochen.

— Schiffbau. Nach den letzten Nachrichten in der Presse sollen die Schiffe der „Lord Nelson“-Klasse an Stelle der 23,4 cm-Geschütze zehn 30,5 cm-Geschütze erhalten. — Die Absicht, die letzten Schiffe der „King Edward VII.“-Klasse statt der 15 cm-SK. noch 19 cm-SK. zu geben, soll jetzt definitiv aufgegeben worden sein.

Nach dem „Daily Telegraph“ betragen die Kriegsschiffbaufosten pro Tonne Displacement im Durchschnitt: in England 84,71 Pf. Sterl., in Deutschland 89,0 Pf. Sterl., in den Vereinigten Staaten von Nordamerika 95,125 Pf. Sterl. und in Frankreich 97,17 Pf. Sterl.

Nach dem „Engineering“ wurden 1904 an Kriegsschiffen in England 146 000 Tonnen, in anderen Ländern 248 000 Tonnen gebaut. Vor 8 Jahren waren diese Zahlen 97 000 Tonnen und 120 000 Tonnen. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika übertrafen England 1904 um 43 000 Tonnen.

— Stapelläufe. Das am 4. Januar 1904 auf Stapel gelegte Linienschiff „Gibernia“ wird am 17. Juni zu Wasser gelassen werden.

Der zweite bei Vickers & Co. in Bau befindliche Scout „Stirmissler“ lief am 7. Februar auf der Werft in Barrow von Stapel.

— Probefahrten. Alle Schiffe werden nach einer neuen Bestimmung der Admiralität die Voll dampfprobefahrten unter möglichst kriegsmäßigen Verhältnissen abhalten.

Der bei Beardmore & Co. in Glasgow in Bau befindliche Panzerkreuzer „Carnarvon“ der „Devonshire“-Klasse hat die Probefahrten begonnen.

Mit besonderem Interesse hat man die Probefahrten des ersten Vertreters des Scout-Typs, der „Sentinel“, die bei Vickers & Co. in Barrow gebaut wurde, verfolgt. Das Schiff erreichte als Durchschnitt eines 6maligen Ablaufens der gemessenen Meile 25,249 Seemeilen mit 17 500 indizierten Pferdestärken. Kontraktlich wurden 25,0 Seemeilen mit 17 000 indizierten Pferdestärken verlangt. In den nächsten 6 1/2 Stunden wurde eine Geschwindigkeit von 25 Seemeilen bei bewegter See und Windstärke 4 bis 5 durchgehalten. Das Schiff hatte die volle Ausrüstung an Bord und an Kohlen einen Vorrat, der für 1500 Seemeilen bei einer Geschwindigkeit von 11 bis 12 Seemeilen ausreichte. Der Kohlenverbrauch betrug 1,05 kg pro indizierte Pferdestärke und Stunde. Eine vorhergehende Kohlenmeßfahrt mit 11 bis 12 Seemeilen ergab einen Verbrauch von nur 1 Tonne Kohlen pro 11 Seemeilen und von 3 Tonnen Wasser pro 1000 indizierte Pferdestärken in 24 Stunden. Mit 1/4 der Maschinenleistungen erreichte das Schiff 19 Seemeilen, mit 1/2 nur 3 1/2 Seemeilen mehr = 22 1/2 Seemeilen. Das Displacement des Schiffes beträgt vollbeladen 2920 Tonnen, die Länge 360 Fuß, die Breite 40 Fuß = 1 : 9. Die Maschinen sind vierzylinderige dreifache Expansionsmaschinen, die Kesselanlage besteht aus 1/5 Zylinder- und 4/5 Wasserrohrkessel.

— Artillerie. Die neue, in Woolwich angefertigte SK., die die 7,6 cm-SK. ersetzen soll, hat ein Kaliber von 8,75 cm.

Auf den Schiffen der „Majestic“-Klasse mußten fast alle 30,5 cm-Geschütze ausgetauscht werden.

Für die Preisschießübungen werden nach „Naval and Military Record“ besondere Scheiben konstruiert, die den Silhouetten der Kriegsschiffe auf den betreffenden Entfernungen entsprechen. Es werden demnach für jede Übung mehrere Scheiben und Zielwechsel notwendig sein.

Die Erkenntnis von der Bedeutung des Fernfeuers hat die Admiralität bewogen, die Feuerleitungseinrichtungen auf den neuen Linienschiffen zu vervollkommen. Auf der „King Edward VII.“-Klasse sollen besondere Beobachtungs- und Meßstellen auf einer Plattform an den Masten angebracht werden.

Bei der letzten Schießübung auf dem Schulschiffstender „Narcissus“ Portsmouth mit 15 cm-SK. wurden 600 Schuß mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 8 Schuß pro Minute abgegeben. Die beste Schießleistung hierbei waren 7 Treffer von 10 Schuß auf 1500 bis 1600 Yards nach einer 6 × 8 Fuß großen Scheibe.

Die beste durchschnittliche Feuergeschwindigkeit beträgt nach den Preisschießresultaten bei den 30,5 cm-Geschützen 77 Sekunden pro Schuß, bei den 23,4 cm- und 19 cm-SK. 3,5 Schuß pro Minute, bei den 15 cm-SK. 9,5 Schuß pro Minute. Die letzteren Geschütze haben eine sehr hohe Bedienungsmannschaft.

Der Stab des Naval Target Practice Department wird aus Artillerie- und Torpedooffizieren bestehen.

Infolge der Einschiffung der Stammanschaften auf die Reservereschiffe sind die Baracken an Land jetzt ziemlich leer. Die Admiralität soll deshalb beabsichtigen, für die Artillerieschule in Devonport zunächst noch kein besonderes Gebäude aufzuführen, sondern diese in den Naval Barracks unterzubringen.

— Torpedowesen. Die Admiralität soll Pläne für Torpedobootszerstörer von 32 bis 34 Seemeilen Geschwindigkeit eingefordert haben.

— Unterseeboote. In Queenstown ereignete sich auf A 5 am 16. Februar ein schwerer Unglücksfall, als das Boot einer Anzahl von Offizieren zu ihrer Information vorgeführt werden sollte. Kurz vor dem Inseegehen fand eine Gasoltnexplosion statt, der in kurzer Zeit eine zweite folgte. Von der Besatzung erlagen ein Offizier und zwei Mann sofort ihren Verletzungen, zwei starben einige Tage später. Von der zur Hilfe geeilten Mannschaft des Begleitbootes „Hazard“ wurden durch die zweite Explosion vier Mann leicht verletzt.

Auf der Werft von Vickers & Co. in Barrow liefen zwei A-Boote von Stapel.

— Häfen. In den drei Kriegshäfen Portsmouth, Plymouth und Sheerness sowie in Milford Haven, in denen die Marine die unterseeische Verteidigung von der Armee übernommen hat, sollen im Kriegsfall keine Minen ausgelegt werden, sondern Unterseeboote und Torpedobatterien allein Verwendung finden.

Port Royal auf Jamaica wird zwar im Frieden nicht mehr als Naval Base dienen, aber Kriegsbrauchbar erhalten werden.

— Kohlen. Die allgemeine Befürchtung, der schnell zunehmende Ausbau der Kohlenfelder könne zu einem baldigen Ausbrauch des Reichthums führen, hat vor Jahresfrist die Einsetzung einer Untersuchungskommission veranlaßt, die jetzt ihren Bericht veröffentlicht hat. Hiernach enthalten die bereits untersuchten und abbaufähigen Kohlenfelder — das sind Felder bis zur Tiefe von 4000 Fuß und von einer Mindestdicke von 1 Fuß — 100 914 668 167 Tonnen; in größeren Tiefen als 4000 Fuß sind in diesen Feldern noch 5 239 433 980 Tonnen vorhanden. Die jährliche Ausbeute beträgt jetzt 230 Millionen Tonnen. Diese hat in den letzten Jahren um 2½ Prozent, die Ausfuhr dagegen um 4½ Prozent zugenommen. Eine stärkere Ausbeute der in Abbau genommenen Kohlenfelder hält die Kommission für sehr unwahrscheinlich.



Frankreich. Daß das Schlußurteil über die Tüchtigkeit des bisherigen Marineministers Pelletan dahin lauten muß: sie war eine auflösende, gänzlich unfruchtbare, wird jeder unparteiische Verfolger der Vira Pelletan zugeben müssen. Der schlagfertige Debatter, Parlamentarier und Journalist hat als Marineminister versagt; trotz aller tönenden Phrasen hat er die ihm anvertraute Waffe der Landesverteidigung rostig werden lassen, da ihm der sachmännliche Blick für ihren Wert fehlte, und hat sich als echt demokratischer Theoretiker darauf beschränkt, seine Ideale, die Hebung und Befreiung der Niederen, der Bedrückten, die Gleichmacheret in der ihm überwiesenen Verwaltung zu verwirklichen, unbekümmert darum, ob die höheren Aufgaben des Staates darunter litten. Hatten seine letzten Vorgänger eine immer engere Beschränkung des militärischen Elementes in der leitenden Stelle herbeigeführt, so hat Pelletan dies ganz an die Wand gedrückt und im Ministerium an dessen Stelle einen Parteifreund gestellt. Hatten die Vorgänger das Offizierkorps mit republikanischem Geiste zu füllen versucht, ohne dem Korpsgeist ganz seine Berechtigung abzuspochen, so hat Pelletan nach vorgefaßter Meinung die Überlieferung auszurotten gesucht und an Stelle eines gelunden Korpsgeistes einander mißgünstige einzelne Gruppen innerhalb des Offizierkorps geschaffen. Daß er aus bester Überzeugung so handelte, ändert nichts an den Tatsachen.

Der neue Marineminister, Thomson, hat am 30. Januar an die Offiziere und Beamten des Marineministeriums, die er zur Vorstellung versammelt hatte, eine Ansprache gerichtet, in der er als Veißsaz für seine Verwaltung die Herbeiführung von Ersparnissen und Unterdrückung unnützer Ausgaben aufstellt. Es ist das nur eine Wiederholung seiner früher als Berichterstatter des Marinebudgets 1893 und noch jüngst als Mitglied des außerparlamentarischen Untersuchungsausschusses geäußerten Ansichten. Er ersuchte die Versammelten, ihn bei der sehr schwierigen, selbst ein wenig Furcht einflößenden, verantwortungsvollen Aufgabe zu unterstützen. „Ich sagte »Schrecken einflößend«, da mir die Marineangelegenheiten nicht fremd sind und da die jeweiligen Beziehungen, die ich zu ihnen gehabt habe, mir gestattet haben, darüber klar zu werden, wie außerordentlich verwickelte und vielseitige Fragen wir zusammen zu behandeln haben. Außer allgemeinen Fragen, Verbesserungsplänen, Bauprogrammen oder Indiensthaltungsvorschlägen, deren Vorbereitung denen von Ihnen zufällt, die die höchste Stellung in der Verwaltung oder in den Räten einnehmen, gibt es eine Menge anderer Arbeiten, die den laufenden Dienst betreffen, mit dem Sie alle, welchen Ranges Sie auch seien, zu tun haben, und von deren guter und pünktlicher Ausführung hauptsächlich ein leichter, regelmäßiger und sparsamer Betrieb der ganzen Marine abhängt. Wir müssen uns dem nachdrücklich zuwenden, nach möglichen Verbesserungen suchen und nicht außer Augen lassen, daß die bescheidenste Ersparnis, häufig wiederholt, schließlich eine bedeutende Erleichterung schafft. Die Budgetkommission hat in diesem Jahre festgestellt, daß eine neue und ernsthafte Anstrengung zur Vermehrung unserer Seestreitkräfte gemacht werden müsse, sie ist tief davon überzeugt, daß das Parlament und mit ihm das Land der Marineverwaltung die für unumgänglich erachteten Summen nicht versagen wird. Ich glaube es auch, aber unter der Bedingung, daß unsere Verwaltung vor allen Dingen durch Auffindung von Ersparnisquellen und Vermeidung jeder Ausgabe, die nur im entferntesten als überflüssig sich verdächtig machen könnte, zeigt, daß sie bereit ist, ihre Hilfsquellen dem Werke der Zukunft zu weihen. Demgemäß besterhe ich insbesondere darauf, daß bei der uns demnächst beschäftigenden Aufstellung des neuen Haushaltsvoranschlages alle Dienstzweige es sich angelegen sein lassen, ihre Vorschläge klar und methodisch einzureichen und sich so nahe als möglich an die wirklichen Verhältnisse halten. Ich beabsichtige übrigens, persönlich mit den Direktoren den Haushaltsvoranschlag wie überhaupt alle wichtigen Fragen durchzuarbeiten.“ — Der Minister versicherte dann die Versammelten seines Wohlwollens und forderte sie nochmals zur Zusammenarbeit im Sinne der Herbeiführung von Ersparnissen auf, die von der unparteiischen ernsthaften Kritik schon lange verlangt würden. Man solle nicht der Auffassung Raum geben, als ob die Beurteiler der Marineverwaltung ihrer Ehrenhaftigkeit und Pflichttreue zu nahe treten wollten. Davon sei nicht entfernt die Rede; dagegen aber sollten die Versammelten auch die Angreifer insofern gerecht beurteilen, als diese, von ihrer Verantwortlichkeit gegenüber dem Lande getrieben, darüber wachen müßten, daß die bewilligten Summen auch wirklich zur Erreichung der größtmöglichen Leistung verwendet würden. „Wohlun, meine Herren,“ so schloß der Minister, „an uns ist es, diesen vollen Ertrag zu erlangen. Wir werden uns zusammen an die Aufgabe machen, die Augen auf das geheiligte Ziel, die Landesverteidigung, gerichtet, bereit, unsere Zeit, unsere Tatkraft dem Dienste des Landes und der Republik zu weihen!“

Zum Chef des Generalstabes der Marine hat Thomson den bisherigen Marinepräfecten von Cherbourg, Vizeadmiral Touchard, gewählt, einen im 62. Lebensjahre stehenden Flaggoffizier, der schon verschiedentlich im Marineministerium, Generalstab, als Unterchef und dem Arbeitssat Verwendung gefunden und als Kontreadmiral eine Division des Mittelmeergeschwaders geführt hat. Seit 1902 war die Stelle nur von Kontreadmiralen besetzt, die mit Wahrnehmung der Geschäfte betraut waren.

Vizeadmirale Besson und Péphau sind zu Marinepräfecten in Cherbourg zum 15. Februar und in Brest zum 1. März ernannt worden; über den bisherigen,

von Pelletan gegenüber den Brester Werftarbeitern fallen gelassenen Präjekten, Vizeadmiral Mallarmé, ist noch keine Entscheidung getroffen worden.

Eine der ersten Sorgen des neuen Ministers ist die Lösung der Frage von Flottenmandatern großen Stils. Er hat die Kosten zusammenstellen lassen, die rund 400 000 Mark betragen, die Budgetverhandlung wird Gelegenheit zur Behandlung der Angelegenheit bieten.

— **Parlamentarisches.** Im Senate wurde ein vom Marineminister beantragter Zusatz für die Dienstpflicht in der Marine zum Gesetz über die zweijährige Dienstzeit im Heere angenommen, der bestimmt, daß im Bedarfsfalle ein Teil des Jahresbetrages des Heeresersatzes der Marine überwiesen werden darf, aber nur zu zweijähriger Dienstleistung und zur Verwendung am Lande. Damit wird ein im bisher gültigen Wehrpflichtgesetz vorgeesehenes, im neuen Entwurf fortgelassenes Recht der Marine wieder hergestellt.

Der außerparlamentarische Untersuchungsausschuß tagte am 6. Februar zum erstenmal unter Vorsitz des Marineministers Thomson, der in einer Ansprache den Ausschuß als seinen nützlichsten Mitarbeiter bezeichnete. Im übrigen konnte man nicht schlüssig werden über einen Antrag des Abgeordneten Messimy, Unterausschüsse zu bilden zur Untersuchung der Verteidigung der Kolonien, der Notwendigkeit eines neuen Schiffbauprogramms sowie der Verwaltung der Arsenale.

Marineminister Thomson hat in der Budgetkommission der Kammer die Arbeiten im Hafen von Cherbourg am Hommet für dringlicher erklärt als die Vertiefung des Etang de Berre, demgemäß ist ein Teil der für diese geforderten Summe auf jene übertragen worden. Die Kommission genehmigte auch einige Konstruktionsdatenänderungen im Etat H, Neubauten, und ersuchte den Minister, die Pläne für die beiden neu zu bauenden Panzerkreuzer „C 16“ („Edgard-Quinet“) und „C 17“, welcher den Namen „Waldeck-Rouffseau“ erhalten soll, dahin abzuändern, daß mit Rücksicht auf die Homogenität auf die allgemeinen Konstruktionsdaten des „Ernest Renan“ zurückgegangen wird. Das würde Verzichtleistung auf 1 Seemeile Mehrgeschwindigkeit zugunsten einer Displacementsverminderung bedeuten. Auf den Entschluß scheinen hauptsächlich Schwierigkeiten, die die Längendimensionen des „Edgard-Quinet“ bei den vorhandenen Hafenverhältnissen in Aussicht stellen, von Einfluß gewesen zu sein. Obgleich der Bau dieses Schiffes schon begonnen hat, glaubt man die Änderung noch ausführen zu können. — In bezug auf ein neues Flottenprogramm erklärte der Minister, daß in den nächsten 12 Jahren vierundzwanzig Schiffe, Linienschiffe und Kreuzer-Linienschiffe, von 18 000 bis 16 000 Tonnen gebaut werden müßten, um die bis 1907 veralteten Schiffe zu ersetzen und um Frankreich an zweiter Stelle in der Reihe der Seemächte zu erhalten. Er glaubt dieses Programm ausführen zu können, wenn der in diesem Jahre für Schiffsbauten geforderte Betrag von 97 Millionen Mark alljährlich bewilligt wird.

Im Ministerrate hat Thomson die anderweite Organisation der Räte und Komitees der Marine in Paris zur Sprache gebracht.

— **Die fertige Flotte.** Das Mittelmeergeschwader hat am 23. Januar Toulon zur Wiederaufnahme seiner Übungen verlassen. Es wurde unter anderem bei 13 Seemeilen Fahrt mit Torpedos gegen geschleppte Scheiben geschossen.

Auf „Charlemagne“ ist jetzt zum zweiten Male die Selbstentzündung einer Kartusche vorgekommen, die beim Munitionsmann aus der Heißvorrichtung fiel; man schloß daraus auf Befestigung des Pulvers.

Am 9. Februar wurde eine Übung ausgeführt, der folgender Gedanke zugrunde lag: Das leichte Geschwader blockiert die Zugänge der Reede von Salins d'Hyères, das Linienschiffsgeschwader soll die Blockade brechen. Es hat abzublenden und ohne Signal zu vorher bestimmter Zeit Anker zu lichten; jedes Schiff zeigt, sobald es sich in

Marsch setzt, die Hecklaterne mit verminderter Leuchtkraft und seine Manöver durch Handlaterne an. Nach Bildung der Linie werden nach Vorgang des Flaggschiffes alle Lichter gelöscht und nur zu Manöversignalen in Gebrauch genommen, Positionslichter sind zum sofortigen Gebrauch im Notfall klar.

Am 10. erfolgte ein Torpedobootsangriff auf das vor Clotat liegende Geschwader, das an Stelle des Wachtgürtels von Dampfbooten geschützt wurde.

Beim Auslaufen des Geschwaders aus Toulon am 7. Februar stieß beim Überholen zur Einnahme seiner Stellung „Suffren“ mit „St. Louis“ zusammen, dem auf 5—6 m Länge an Steuerbordseite der Panzergürtel etwas nach innen gedrückt wurde.

Lintenschiff „Hoche“ ist am 10. Februar mit Besatzung in Verfügungstärke in Dienst gestellt und der Reservedivision zugeteilt worden an Stelle des Panzerkreuzers „Bothuan“, der in normale dringliche Reserve gestellt ist.

Das Nordgeschwader unternahm zwischen 30. Januar und 3. Februar Geschütz- und Torpedoschießübungen in See.

Die Torpedobootsjäger der Geschwader sind seit kurzem zusammengefaßt und einem Fregattenkapitän unterstellt, der gleichzeitig Kommandant eines derselben ist.

Panzerkreuzer „Sully“ ist bei Schießübungen in der Bucht von Alon auf einen unbekanntem Felsen in 6 m Tiefe so unglücklich aufgelaufen, daß Gefahr für das Schiff entstand, so daß Vorräte und Mannschaften auf die zur Hilfe befohlenen Schiffe geborgen wurden. Die Innen- und Außenhaut ist auf 60 m Länge zerrissen, einzelne Risse sind 32 m lang, 25 cm breit.

Kreuzer „Pascal“ kam am 3. Februar in Toulon an mit dem Transportavis „Durance“ in Schleppe, den er von Colombo an wegen Maschinenschadens geschleppt hatte.

— Bewegliche Verteidigung. Bei einer nächtlichen Angriffsübung der beweglichen Verteidigung von Orient gegen Aviso „Lance“ geriet Torpedoboot 162, vom Scheinwerfer geblendet, so unglücklich vor den Bug der „Lance“, daß diese ihm mit ziemlicher Fahrt in den Maschinenraum lief. Es gelang, beide Fahrzeuge in dieser Lage zu halten, das Geschütz und den Geschütztorpedo zu bergen und das Boot zwischen „Lance“ und einem anderen Boote aufzufangen und glücklich ins Dock zu bringen. Der Bug der „Lance“ ist schwer beschädigt.

Die Flottillen entfalten jetzt eine sehr lebhafte Tätigkeit, Angriffsübungen mit Übungstorpedos werden in den Kanalhäfen und um Brest abgehalten; Küstenpanzer „Fulminante“ ist als Angriffsobjekt in Dienst gestellt worden.

Der Panzerkreuzer „Dupetit-Thouars“ hat am 14. Februar die Voldampfsfahrt erledigt und mit 21 958 ind. Pferdestärken eine Geschwindigkeit von 22,2 Seemeilen erzielt. Kohlenverbrauch 153 kg pro Quadratmeter Rostfläche und Stunde.

— Unterseeboote. „Morse“, „François“, „Algérien“ haben Tauchübungen bei einer Fahrt von über 8 Seemeilen vorgenommen, die mit Erfolg durchgeführt wurden; es wurden untergetaucht 8,5 Seemeilen gehalten. Die Boote sollen auch an den Torpedobootsübungen teilnehmen.

— Neubauten. Die Ausbesserung an den 19,4 cm-Geschütztürmen des Panzerkreuzers „Géon Gambetta“ sind beendet, die Türme sollen demnächst erprobt werden.

Panzerkreuzer „Gloire“ wird zur Aufnahme eines Divisionsstabes eingerichtet, gleichzeitig werden elektrische Motore für die Bootskräne aufgestellt.

— Stapelläufe. Am 6. Februar Torpedovedette „Vibellule“, das Turbinenversuchsboot auf den Forges et Chantiers de la Méditerranée. Das Boot ist von verzinktem Stahl ganz eigener Art erbaut, vorn sehr hoch, hinten sehr flach, 36,4 m lang, 3,32 m breit, 0,65 m tief und geht 1,9 m tief. Die Kateau-Turbine treibt drei Schrauben

auf einer Welle, mit 1800 Umdrehungen und 900 Pferdestärken. Die Renard-Kessel wiegen 2800 kg und werden mit Petroleum geheizt. Das Torpedorohr ist hinten in der Längsschifflinie eingebaut, die Besatzung besteht aus 1 Offizier und 13 Mann.

— Die Häfen. In Orient sind zwischen dem Hafenbecken Nr. 2 und der Gueydon-Brücke Baggerarbeiten in Angriff genommen worden, um Liegeplätze für die neuen großen Panzerkreuzer der „Gambetta“-Klasse zu schaffen.

Biserta ist Anfang des Monats von einem Orkan heimgesucht worden, der den Wellenbrecher des Marinevorhafens weggespült und für 2 Millionen Francs Schaden angerichtet hat.

Die Werft in Saigon ist von jetzt ab zur Vornahme von Ausbesserungen an Schiffen in jeder Größe imstande, soll jedoch nicht den heimischen Werften an Leistungsfähigkeit gleich gemacht werden.

— Sonstiges. Die Legung des Kabels Brest—Dakar ist am 3. Februar vollendet; das Kabel in Gebrauch genommen worden.

— Fachliteratur. In „Armée et Marine“ verlangt P. G. die Überweisung der Verteidigung Korsikas an die Marine, da die Insel nur für und nur durch die Marine Wert habe, ohne diese nicht einmal die Verpflegung gesichert sei. Korsika sei der wahre Schild Frankreichs gegen Malta und Italien. Man habe die Insel gegen Handstreich durch Befestigungen gesichert, ohne die patriotische Haltung ihrer Bewohner in Rechnung zu ziehen, deren alter Haß gegen Italiener und Engländer im Verein mit der weglofen, wildzerklüfteten Natur der Insel zu deren Eroberung mindestens 45 000 Mann nötig mache, ein Unternehmen, auf das sich bei der Schwierigkeit, die Ernährung eines solchen Heeres zu sichern, niemand einlassen würde.

Bastia würde wegen seiner Nähe zu Spezzia (100 Seemeilen) und Elba (20 Seemeilen) als Stützpunkt von Angriffsunterseebooten in Frage kommen.

Naccio hat zwar eine geräumige, aber vollständig ungeschützte Reede, so daß dort Vorräte ergänzende Schiffe Angriffen von See her ausgesetzt wären, die die Anlage starker Befestigungen bedingten. Seine Lage zur Verbindungslinie Toulon—Biserta empfiehlt es als Stützpunkt für Torpedoboote zur Verbindung dieser Hauptkriegshäfen.

Montefacio ist der gegen Maddalena vorgeschobene Posten; von ihm aus kann dieser nur 14 Seemeilen entfernte Stützpunkt der italienischen Flotte lahmgelegt und die Straße beherrscht werden. Es ist aber gegen die Landungsunternehmen, die unbeobachtet im Rücken der Werke ausgeführt werden können, nicht geschützt. Italien hat in Maddalena Landungsmaterial und für die Gebirgsnatur besonders geeignete Versaglieri.

Porto Vecchio, an der Ostseite, hat einen durch Baggerungen leicht zu vertiefenden, völlig geschützten, landungebenen Binnenhafen, ist die beste Operationsbasis gegen das Liberial und flankiert die Linie Spezzia—Maddalena. Hier muß ein verholztes Marinelager angelegt werden.

Im „Moniteur de la Flotte“ fordert C. Pierreval auf Grund der vielen im russisch-japanischen Kriege vorgekommenen Auberbeschädigungen für die neuen französischen Schiffe besseren Schutz des Ruders und allenfalls Einführung von Bugrudern.

Derselbe Verfasser tritt für die Wiederaufnahme der großen Flottenmanöver ein, durch deren Fortfall im monotonen Dienstbetriebe der Geschwader das Personal nicht mehr den Eifer, die Ausbildung, die Anregung und das Selbstvertrauen hat, die diese großen Übungen in allen Stellen von der höchsten bis zur niedrigsten hervorrufen.



Rußland. Die Reise des nach Ostasien bestimmten Verstärkungsgeschwaders unter Admiral Rojestvensky ist jetzt vorläufig zum Stehen gekommen. Das Geschwader hält sich bei Madagaskar in steter Bewegung, indem es zur Wahrung der Neutralität seinen Standort nach Möglichkeit ändert und verschiedene Hoheitsgebiete abwechselnd aufsucht. Die Frage der Weiterreise scheint für die Russen nach dem Fall Port Arthurs an Dringlichkeit verloren zu haben; jetzt treten die von den Japanern zu gewärtigenden Gegenmaßregeln im Rücken des ostasiatischen Kriegstheaters in den Vordergrund. Im Hinblick auf die Fährlichkeit weiteren Vorgehens entsteht für den russischen Admiral die Schwierigkeit, den nötigen Kohlenbedarf in gemieteten Dampfern zu erhalten, indem natürlich die Unternehmer das Risiko des Verlustes nicht auf sich nehmen wollen. Der Admiral will scheinbar mit der ihm eigenen Willenskraft die Reise unter allen Umständen fortsetzen, doch sind endgültige Befehle aus Petersburg noch nicht zu ihm gelangt. Vorläufig verlautet, daß die Bereinigung mit dem Mitte Februar aus Libau ausgelaufenen Ergänzungsgeschwader unter Admiral Nebogatoff (1 Linienschiff, 3 Küstenpanzerschiffe, 1 Kreuzer, 3 Transportschiffe) abgewartet werden soll.

Über den Wiederaufbau der Flotte verhalten die so laut erhobenen Stimmen immer mehr. Die verschiedenen Gerüchte in der Presse über weitgehende Bestellungen im Auslande entbehren bis jetzt jeglicher Begründung, indem man sich in den leitenden Kreisen in St. Petersburg noch gar nicht über die Art des Wiederaufbaues schlüssig ist und auch nicht sein kann. Verschiedene einheimische und ausländische Firmen sind aufgefordert worden, ihre Pläne nach bestimmten Forderungen einzureichen, bestimmte Bauaufträge sollen bis jetzt noch nicht erteilt sein.

— Kohlenversorgung. Die schlechten Erfahrungen, welche die Russen mit der Kohlenversorgung durch Neutrale gemacht haben, brachten schon sehr bald nach Entsendung des Geschwaders Rojestvensky die Frage in Fluß, wie sich die russische Marine betreffs der Kohlenversorgung ihrer Schiffe auf eigne Füße stellen könne.

Die Kohlenbezirke Rußlands liegen in Polen und am Schwarzen Meer. Die Güte der dort geförderten Kohle ist schon an und für sich nicht besonders groß, dazu kommt die lange Verschickung nach Norden und der hiermit vermehrte Verlust durch Verstaubung. Bis jetzt waren die vor langer Zeit eingeleiteten Versuche mit russischer Kohle immer wieder an den unverhältnismäßig hohen Kosten gescheitert. Nunmehr hat man die Absicht, die wegen ihrer lockeren Beschaffenheit für die Verschickung ungeeignete Kohle an Ort und Stelle in Bricketts zu formen und durch Ermäßigung der Bahnfrachten den Nutzen der Kohle für die Schiffe in der Ostsee so zu erhöhen, daß dieselbe mit der englischen wetteifern, diese sogar aus dem Felde schlagen kann. Der Lösung der ganzen Frage ist ernstlich nähergetreten worden, und man verspricht sich in russischen Marinekreisen gute Erfolge.

— Bemerkenswert ist die vor kurzem erlassene Verfügung, wonach alle Materialien und Gegenstände für russischen Kriegsschiffbau in Rußland hergestellt oder von dort stammend sein müssen. Die Ablieferungsscheine müssen folgenden Vermerk tragen: Nachstehend verzeichnete Gegenstände sind in Rußland und in russischen Materialien hergestellt.

— Das Marineministerium hat verfügt, daß mit dem Herbst 1905 in noch zu bezeichnenden Hafenstädten des Schwarzen Meeres und der Ostsee Schiffbauschulen errichtet werden sollen. In denselben sollen, nach Klassen getrennt, die Arbeiter im allgemeinen, die Werkführer sowie die Bauleiter der verschiedenen Arbeitszweige Unterricht erhalten. Nähere Bestimmungen sind noch nicht bekannt geworden.

— Die Übungen der Flotte des Schwarzen Meeres sind für 1905, wie folgt, festgesetzt: Bootsmannsmaat-Schulschiffe 1. Mai bis 1. Oktober; — Schultorpedoboote 1. Mai bis 1. September; — Lehrgeschwader 1. März bis 1. Juni; — Übungsgeschwader 1. Juni bis 1. Oktober.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Die Differenzen, in welche der Präsident neuerdings mit dem Senate geraten ist, sind zum großen Teil durch seine Marinepolitik veranlaßt. Die Befürchtung, daß die Union durch diese Politik in Verwickelungen mit anderen Mächten hineingezogen werden könnte, beherrschte schon einen Teil der Bevölkerung. Dazu kommt die althergebrachte Abneigung gegen, um nicht zu sagen, Furcht vor der beherrschenden Stellung eines Mannes, und beide vereint und wohl auch unterstützt durch den Einfluß der mächtigen Trusts, die den Präsidenten fürchten, haben, wie dies schon im vorigen Hefte erwähnt wurde, im Parlamente eine einflußreiche Gruppe geschaffen, welche die Politik des Präsidenten bekämpft. Wenn sich dieser Kampf zunächst gegen die Marineforderungen und demnächst gegen die vom Präsidenten abgeschlossenen Schiedsgerichtsverträge richtete, so ist neuerdings der gleichfalls von der Unionsregierung ohne Zuziehung des Parlamentes abgeschlossene Vertrag mit der Republik San Domingo hinzugekommen, welcher schließlich nichts anderes ist, als eine diplomatische und wirtschaftliche Annexion dieses Freistaates unter dem Deckmantel der Monroe doktrin. Es wurde schon in einem früheren Hefte dieser Zeitschrift erwähnt, daß man befürchte, dazu gezwungen zu werden, die Verwaltung der Zölle in San Domingo in die Hand nehmen zu müssen, um die amerikanischen Gläubiger vor Schaden zu bewahren und fremde Mächte zu verhindern, zum Schutze der Rechte ihrer Angehörigen einzugreifen. Diese Befürchtung hat sich jetzt verwirklicht, und unter Mitwirkung der Flotte hat die Union mit der Regierung von San Domingo den in Rede stehenden Vertrag abgeschlossen. Dagegen wird jetzt geltend gemacht, daß der Präsident hier wiederum den Senat übergangen habe. Man wird nun wohl annehmen müssen, daß diese Differenzen auf alle Fälle eine Verminderung des Marineetat's zur Folge haben werden. Wie weit diese schließlich gehen wird, läßt sich noch nicht übersehen, wenn auch gemeldet wird, der Etat werde keineswegs 103 Millionen Dollars (gegen 114,5 Millionen der Regierungsforderung) überschreiten. Ausschlaggebend wird es sein, ob das Parlament sich mit der Streichung der geforderten kleineren Fahrzeuge einschl. der Kreuzer begnügen oder sich auch an die Linienschiffe heranwagen wird. In diesem Punkte versteht Präsident Roosevelt, wie es heißt, keinen Spaß. Es wird bereits gemeldet, er habe einem Senator gegenüber, welcher zu dem Marineauschusse des Senats in sehr nahen Beziehungen stände, die feste Absicht ausgesprochen, unmittelbar nach dem 4. März eine außerordentliche Tagung des Parlamentes zur Erörterung der Flottenfrage einzuberufen, falls in der gegenwärtigen Session nicht ausreichende Mittel für die Flotte bewilligt würden. Der Präsident sei entschlossen, eine jährliche Vermehrung der Flotte durch Linienschiffe und Kreuzer zu fordern, und habe keine Geduld mit denjenigen Kongreßmitgliedern, welche sich einer Flottenvermehrung im laufenden Jahre widersetzen. Es wird daher voraussichtlich noch heiße Kämpfe geben, bevor die Regierungsforderung bewilligt werden wird. Hierzu wird noch gemeldet, das einflußreiche Mitglied des Marineauschusses des Repräsentantenhauses Mr. Dayton habe sich dahin geäußert, die Summe von 104 Millionen Dollars sei die geringste, welche für die Flotte bewilligt werden könne. In ihr sei davon kein Cent für ein neues Schiff enthalten, weil sie nur für die laufenden Ausgaben der Flotte (60 Millionen) und für einen ununterbrochenen Weiterbau der bereits bewilligten Schiffe (44 Millionen) Sorge. Sie müsse daher schon bewilligt werden, wenn man einen Teil der Schiffe nicht in halbfertigem Zustande liegen lassen wolle. Im nächsten Jahre dagegen, wenn wenigstens 25 neue Linienschiffe, Kreuzer und andere Fahrzeuge fertig und bezahlt sein würden, lasse sich eher über eine Verminderung der Marineausgaben reden. In einer Sitzung des Marineauschusses des Repräsentantenhauses hat sich Marine sekretär Morton, wie folgt, geäußert: Er habe in diesem Jahre drei neue Linienschiffe gefordert, weil der Kongreß im vorigen Jahre nur ein Schiff bewilligt habe und weil der General Board nach reiflicher Überlegung zu dem Schlusse gekommen sei, daß drei Linienschiffe jetzt notwendig wären, um eine gleichmäßige Vermehrung der Flotte zu sichern. Wenn ferner auch der General Board den Bau der

übrigen geforderten Schiffe (fünf Scout-Kreuzer, sechs Torpedobootszerstörer, sechs Torpedoboote, zwei Kohlendampfer, ein Kanonenboot der Helena-Klasse, zwei Flußkanonenboote und eine Barkasse für die chinesischen Flußläufe) für wünschenswert halte, so werde er, angesichts der Wünsche des Kongresses, sich mit der Bewilligung des wichtigsten Teils seiner Forderung, der drei Linienschiffe, begnügen. Eine eigentliche Geldbewilligung für diese Schiffe sei auch erst im nächsten Jahre erforderlich, da erfahrungsmäßig ein Jahr für die Projektbearbeitung und den Abschluß der Bauverträge draufginge. Diesem Entgegenkommen der Verwaltung gegenüber könnte man annehmen, daß der Kongreß die Dinge nicht auf die Spitze treiben und die drei Linienschiffe genehmigen wird. Die letzten Nachrichten geben indessen der Annahme immer bestimmtere Form, daß der Kongreß bei seinem ursprünglichen Programm von zwei Linienschiffen verbleiben wird.

— Personal. 1. Nach Abgang des Kontreadmirals Pigman ist der Kapitän zur See Thomas zum Flaggoftizier befördert worden.

2. Am 28. Januar hat der Marinefekretär dem Repräsentantenhaufe den Entwurf einer Navy Personnel Bill überreicht, die im Anschluß an die zum Teil hier schon früher besprochenen Vorschläge des General Board unter Admiral Dewey Folgendes bestimmt:

- a. Das Lebensalter der eintretenden Seefadetten wird auf 15—17 Jahre festgesetzt. Der Kursus auf der Marine-Akademie, der bisher 4 Jahre dauerte, wird herabgesetzt auf $3\frac{1}{2}$ Jahre für den zur Zeit ältesten Jahrgang, auf 3 Jahre für alle späteren Jahrgänge bis zum Jahre 1913, während vom Jahre 1914 ab wieder die bisherige Dauer von 4 Jahren in Kraft tritt.
- b. Zur Verjüngung des Offizierkorps wird eine reserve list geschaffen, in welche die aktiven Offiziere bei Erreichung eines bestimmten Lebensalters übergeführt werden. Sie tun dann Dienst nur an Land, erhalten aber dieselben Gehürnisse wie die an Land verwendeten aktiven Offiziere und können auch weiter befördert werden. Als Altersgrenzen werden festgesetzt: Für Captains 60 Jahre, für Commanders 55 Jahre, in Zeiträumen von 2 Jahren um je ein Jahr zu ermäßigen auf 55 bezw. 50 Jahre.
- c. Schaffung des Vize-Admirals-Ranges für die Befehlshaber der nordatlantischen und der asiatischen Flotte. Diese Vizeadmirale sollen bei Abgabe des Kommandos ihren Rang behalten, wenn sie entweder als Vizeadmirale 2 Jahre lang oder als Flaggoftiziere 3 Jahre lang, darunter ein Jahr als Vizeadmiral ein Bordkommando gehabt haben.
- d. Festsetzung der Zahl der Flaggoftizierstellen auf 27 (einschließlich 2 Vizeadmirale).
- e. Verteilung der etatsmäßigen Seeoffizierstellen auf die einzelnen Dienstgrade nach bestimmten Prozentsätzen (vgl. Februar-Heft S. 249).
- f. Vermehrung der oberen Stellen bei den Ärzten und Zahlmeistern.

3. Im Marineauschuffe des Repräsentantenhauses hat der Kommandeur der Marineinfanterie, Brigadegeneral Elliot, ausgeführt, daß diese Truppe zu schwach sei. Allein die im Bau befindlichen Schiffe erforderten 1200 Seesoldaten (80 Mann für das Schiff). Die Truppe ist jetzt 254 Offiziere und 7378 Mann stark. Auf die Frage, ob die Seesoldatendachements der Schiffe in Friedenszeiten nicht verringert werden könnten, erklärte der General das für gefährlich. Die Seesoldaten bedienen die kleineren Geschüße auf allen Schiffen und bildeten für das Gefecht, für Landungsmanöver und zur Erhaltung der Disziplin einen wichtigen Teil der Schiffsbesatzungen. Dafür müßten sie im Frieden ausgebildet werden. In der englischen und russischen Marine befänden sich starke Seesoldatendachements an Bord, und auch die französische und deutsche Marine verwendeten Seesoldaten, wenn er auch nicht wisse, in welcher Verhältniszahl. Die Japaner schienen allerdings keine Marineinfanterie zu haben: aber

Ihre Seeleute seien von Kindheit an diszipliniert! General Elliot hält eine Erhöhung der Stärke auf 10 000 Mann für notwendig. Das habe auch den großen Vorteil, daß die Marineinfanterie außer Landes verwendet werden könne, ohne daß jemand dies tabeln könne. So seien 1500 Mann nach Panama geschickt worden, ohne daß ein Wort darüber gesprochen worden sei; wenn dagegen 1500 Mann der Armee dorthin kommandiert worden wären, so wären alle Forderungen davon voll gewesen. Er glaube, daß 600 Seesoldaten den Hafen von Guantanamo gegen 5000 Mann feindlicher Truppen halten könnten. Deshalb sei die Truppe wichtig für die Flotte, sie könne dieser im Notfalle einen Zufluchtsort sichern und Mannschaften stellen für die Bedienung der Geschütze. Der gegenwärtige Zustand sei aber unhaltbar: so seien die Mannschaften in den Philippinen jetzt 30 Monate draußen, man könne sie aber wegen Personalmangels nicht ablösen.

4. Die Desertionen in der Flotte stellen das Marinedepartement vor eine ernste Frage. In den 3 Monaten des letzten Herbstes, während welcher die Schiffe der nordatlantischen Flotte sich auf den Werften befanden, sind mehr als 500 Mann desertiert, auf einem Linienschiffe über 100. Bis jetzt hat man noch kein Mittel dagegen gefunden.

— Manöver. Über die Wintermanöver in Westindien verlautet noch nichts näheres. Als besondere Aufgaben, welche bei den Manövern gelöst werden sollen, werden erwähnt: eine eingehende Erprobung des Signalsystems, um dessen Schwächen herauszufinden, und Versuche mit der drahtlosen Telegraphie. Bei letzterer sollen die Schiffe in Abständen von etwa 90 Seemeilen eine Kette von 600 bis 800 Seemeilen Länge bilden. Bei der großen Aufklärungsübung soll eine schnelle Kreuzerdivision, bestehend aus „Minneapolis“, „Columbia“, „New York“ und „Brooklyn“, welche sämtlich bequem 20 Knoten laufen, in Aktion treten. Das Linienschiffgeschwader, bestehend aus acht Schiffen in zwei Divisionen, soll schwierige Evolutionen probieren. Den Geschütz- und Torpedoschießübungen, welche den Schluß bilden, wird großer Wert beigelegt; man hofft dabei zu Erfahrungen zu gelangen, welche zu ähnlichen Preißschießen mit Torpedos führen werden, wie sie jetzt für die Artillerie bestehen. Zur Kohlenversorgung der Manöverflotte sind sechs Marinekohlendampfer mit 28 000 Tonnen Kohlen nach Culebra geschickt worden.

— Geschwadertätigkeit. 1. Die Flottenrevue zu Hampton Roads am 9. Januar d. J. vor dem Marineminister und Admiral Dewey und die darauf folgenden Evolutionen, für welche der Admiral der Flotte „Well done“ signalisierte, haben auf das Publikum großen Eindruck gemacht und den Flottengedanken sehr gefördert. Nach Presseäußerungen stellte die versammelte Flotte die stärkste maritime Machtentfaltung dar, welche die Vereinigten Staaten je gesehen haben, und habe der englischen Home- oder Kanalslotte nur wenig nachgestanden! Sie bestand aus sechs Linienschiffen („Hearse“, „Alabama“, „Illinois“, „Iowa“, „Kentucky“, „Missouri“), vier Küstenpanzern („Texas“, „Arkansas“, „Nevada“, „Florida“), drei Kreuzern („Newark“, „Denver“, „Tacoma“) und vier Torpedoboote, außerdem dem Tender „Scorpion“. Danach erschienen die obigen Zeitungsbilderungen wohl etwas übertrieben; sie verfehlen aber eines Eindruckes auf das Publikum nicht.

2. Die endgültige Zusammensetzung der Geschwader usw. für den Sommer ist noch nicht bekannt. Es heißt aber, die nordatlantische Flotte solle aus acht Linienschiffen in zwei Divisionen und drei Kreuzerdivisionen bestehen, davon die 1. Division aus vier Panzerkreuzern mit „West Virginia“ als Flaggschiff, die beiden anderen Divisionen aus je vier geschützten Kreuzern mit „Brooklyn“ bzw. „Olympia“ als Flaggschiffen. Diese drei Kreuzerdivisionen sollten als integrierende Teile der nordatlantischen Flotte gelten, aber gleichzeitig nach Bedarf zu politischen Zwecken in den karaischen, südatlantischen und europäischen Gewässern verwendet werden. Als Chef der 1. Division wird Kontreadmiral Bradford, jetzt Chef des Schulgeschwaders, genannt.

3. Die asiatische Flotte ist nach den letzten Nachrichten jetzt bis auf einige Kanonenboote, welche sich in den chinesischen Gewässern befinden, bei den Philippinen

konzentriert. Es heißt, daß Admiral Stirling gemessene Ordre habe, die Neutralität der amerikanischen Hoheitsgewässer mit Bezug auf die bevorstehenden russisch-japanischen Flottenoperationen zu schützen. Der Chef der Kreuzerdivision, Kontreadmiral Folger, soll bereits mit „Baltimore“ und „Raleigh“ zur Beobachtung nach der Sundastraße abgegangen sein.

— Artillerie. 1. Auf dem Versuchsschießplatz zu Sandy Hook wurden erfolgreiche Versuche mit der neuen 50 Kaliber langen Brownschen 15 cm-Drahtkanone vorgenommen. Man erreichte mit einem 100pfündigen (45,4 kg) Geschuß und einer Ladung von 68 Pfund (30,8 kg) rauchschwachen Pulvers eine Anfangsgeschwindigkeit von 3290 Fuß (1002,77 m) bei einem Druck von 42 280 Pfund pro Quadrat Zoll (2975,98 kg pro Quadratzentimeter), und damit den worlds record für ein 50 Kaliber langes Geschütz. Von der Fortführung der Versuche wird eine Steigerung der Anfangsgeschwindigkeit auf mindestens 3500 Fuß (1067 m) erwartet.

2. Der auf der Heimreise von Ostasien befindliche Kreuzer „New Orleans“, welcher eine neue Armierung erhalten soll, hat einen Teil seiner Geschütze zu Midway Island und Guam zurückgelassen, welche dort zur vorläufigen Armierung der betreffenden Plätze dienen sollen. Die Geschütze wurden s. Zt. mit dem Schiffe gekauft und sind wie dieses fremder Herkunft.

3. Bei einem Schießversuche auf dem Schießplatze zu Indian Head mit einem 40 Kaliber langen 30,5 cm-Geschütze flog das lange Feld ab. Es wurde niemand verletzt und auch sonst weiter kein Schaden angerichtet. Das Geschütz hatte schon zehn oder zwölf Schuß abgegeben, und zwar zu Versuchen mit einem neuen rauchschwachen Pulver von 18 Zoll (45,7 cm) Röhrenlänge. Die Ursache des Unfalls war nach den letzten Nachrichten noch nicht ermittelt.

4. Im Kongresse hat der Chef des Bureau of ordnance ausgeführt, es würden im bevorstehenden Rechnungsjahre sechs Linienfahrzeuge, vier Panzerkreuzer, vier geschützte Kreuzer und vier Kanonenboote fertig werden, für deren Schießübungen allein 500 000 Dollars erforderlich seien. Für die Durchblasevorrichtungen zur Verhinderung der blow backs werden zunächst 150 000 Dollars gefordert, für Versuche zur Herstellung eines besseren rauchschwachen Pulvers 60 000 Dollars und für Verbesserung der Geschößführung 50 000 Dollars. Für ähnliche Verbesserungen werden im nächsten Jahre 300 000 Dollars gefordert werden. Es wird davon eine Erhöhung der Treffwahrscheinlichkeit um 15 Prozent erwartet.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium der neuen Schiffe am 1. Januar d. J.:

Linienfahrzeuge:		Panzerkreuzer:		Geschützte Kreuzer:				
„Virginia“	75,2	o/o	„Pennsylvania“	98,3	o/o	„Chattanooga“	99,1	o/o
„Nebraska“	64,9	=	„West Virginia“	98,5	=	„Galveston“	96,0	=
„Georgia“	71,9	=	„California“	68,7	=	„Charleston“	83,3	=
„New Jersey“	74,3	=	„Colorado“	99,3	=			
„Rhode Island“	77,1	=	„Maryland“	95,1	=			
„Connecticut“	61,5	=	„South Dakota“	65,9	=			
„Louisiana“	66,5	=	„Tennessee“	60,5	=			
„Vermont“	31,5	=	„Washington“	60,7	=			
„Kansas“	40,1	=	„St. Louis“	53,5	=			
„Minnesota“	52,8	=	„Wisconsin“	65,1	=			
„Mississippi“	17,8	=						
„Idaho“	15,4	=						

2. In den Angeboten für Lieferung von 7828 Tonnen Panzerplatten für die neuen Schiffe „New Hampshire“, „Montana“ und „North Carolina“ haben gefordert:

die Carnegie- und die Bethlehem Company 400 Dollars pro Tonne, im ganzen 3 204 720 Dollars (Beginn der Lieferung in 6 Monaten); die Midvale Steel Company (je nach den Erprobungsbedingungen) 388 bis 398 Dollars pro Tonne, im ganzen 3 128 781 Dollars (Beginn der Lieferung am 15. August d. Jz. mit 500 Tonnen monatlich). Die beiden erstgenannten Fabriken wollten das Krupp'sche Herstellungsverfahren anwenden, für welches die Regierung die Patentabgabe bezahlen soll. Die Midvale Company verwendet ein eigenes Verfahren, welches ihr Geheimnis ist.

3. Eine interessante Zusammenstellung der Kosten der neuen Flotte im Vergleich zu denjenigen älterer Bauten ist auf Veranlassung des Marineauschusses des Senats veröffentlicht worden. Gegenüber den alten Schiffen „Atalanta“, „Boston“ und „Chicago“, dem Stolz der damaligen Flotte, welche 600 000 bis 800 000 Dollars kosteten, wird das neue Linienschiff „New Hampshire“ auf rund 8 Millionen Dollars zu stehen kommen. Die älteren vorhandenen Linienschiffe kosteten zwischen 4 202 000 Dollars („Texas“) und 6 574 000 Dollars („Oregon“), die Panzerkreuzer „Brooklyn“ und „New York“ 4 423 000 bzw. 4 346 000 Dollars, die geschützten Kreuzer zwischen 1 270 000 Dollars („Tacoma“) und 3 909 000 Dollars („Columbia“). Die Gesamtkosten für diese eigentlich schon ältere Flotte (es fehlen alle neuen Linienschiffe nach der „Missouri“ und alle neuen Panzerkreuzer) belaufen sich auf 101 552 800 Dollars.

4. Im Repräsentantenhause hatte der Marinesekretär Morton erklärt, die Aufwendungen für die Linienschiffe „Connecticut“ (Werft New York) und „Louisiana“ (Newport News Comp.), deren Baustadium annähernd das gleiche, hätten bis zum 30. September v. Jz. 2 335 000 bzw. 3 548 000 Dollars betragen. Zum Teil wird dieser Unterschied auffällenderweise darauf zurückgeführt, daß die Kosten der Baubeaufsichtigung auf der Staatswerft nicht die Hälfte derjenigen auf der Privatwerft betragen hätten, nämlich 53 551 Dollars gegenüber 122 688 Dollars.

5. Das Linienschiff „Indiana“ erhält jetzt acht neue Kessel des Babcock & Wilcox-Typs.

6. Auf dem heimkehrenden Kreuzer „New York“ sollen die 10 cm-Geschütze durch 12,7 cm-SK. ersetzt werden.

7. Durch Materialmangel ist in dem Bau des Linienschiffes „Connecticut“ eine Verzögerung eingetreten, deren Dauer sich noch nicht überschauen läßt.

8. Bei der offiziellen Probefahrt des neuen Panzerkreuzers „Maryland“ wurden 27 000 Pferdestärken entwickelt und 22,306 Knoten erzielt. Die Fahrt fand bei starkem nordwestlichen Winde statt. Das Schiff zeigte gute Seeeligenschaften und besonders gute Steuerfähigkeit.

— Unterwasserboote. Der Electrical Boat Company zu New York ist jetzt der Bau der vier Unterwasserboote übertragen worden, für welche im vorjährigen Etat 800 000 Dollars ausgeworfen waren. Zwei Boote sollen etwa 105 Fuß (32,3 m) und zwei je 81 Fuß (24,7 m) lang werden. Die Boote sollen nach dem „Holland“-Typ gebaut werden. Die Kosten des größeren Bootes betragen 250 000 Dollars, die des kleineren 200 000 Dollars.

— Werften, Stationen usw. 1. Zur Revision der Vorschläge des früheren Endicott-Board für die Küstenbefestigungen ist ein Ausschuß unter dem Vorsitz des Kriegesekretärs gebildet worden. Auffällenderweise gehören diesem Ausschusse nur Offiziere der Armee an, obwohl die Torpedo- und Minenverteidigung der Häfen einen wesentlichen Teil der Beratungen beanspruchen wird. Inzwischen ist die Bill für die Küstenverteidigung im Kongreß angenommen worden: Sie wirft für das nächste Jahr zu Befestigungs- und Armerungszwecken 6,7 Millionen Dollars aus gegenüber 10,5 Millionen der Regierungsforderung. Die Gesamtsumme für Befestigungen nach den Vorschlägen des Endicott-Board betrug 112,4 Millionen, davon 99,4 Millionen für die Werte

und deren Armierung und 13 Millionen für Landankäufe und die Herstellung der Geschüßfabriken zu Watervliet und Watertown. Bis jetzt sind 63,3 Millionen ausgegeben. Für die Ingenieurarbeiten in Manila und Subig Bay sind rund 10 Millionen, in Honolulu und Pearl Harbour 3,4 Millionen veranschlagt.

2. Die Einfahrt zum Hafen von Midway Island soll verbessert werden. Sie ist jetzt für Schiffe zeitweise so gefährlich, daß diese gar nicht einlaufen können. Man befürchtet, daß unter solchen Umständen ein Bruch des dort gelandeten Kabels längere Zeit hindurch gar nicht würde repariert werden können.

3. Es wird offiziös gemeldet, daß die Vereinigten Staaten im Begriff ständen, von der Republik Ecuador die Galapagosinseln anzukaufen, welche im Interesse der Durchführung der Monroe-Doktrin und als für den Schutz des Panamakanals strategisch wichtig in die Hände der Union gelangen müßten. Der Präsident von Ecuador habe den Vorschlag gemacht, die Inseln zu verkaufen, und es müsse verhindert werden, daß etwa eine europäische Macht in ihren Besitz gelange.

4. Die Frage der Kohlenversorgung der asiatischen Flotte beschäftigt ernstlich die leitenden Stellen. Sie stößt insofern auf Schwierigkeiten, als es nicht gelungen ist, von amerikanischen Rhedereien annehmbare Angebote für Kohlenfrachten nach Ostasien zu erhalten, selbst nicht zu einem Preise von 3 bis 4 Dollars pro Tonne über die Angebote fremder Firmen hinaus. Der Chef des Bureau of Equipment hat neuerdings dem Marinesekretär gemeldet, daß, wenn nicht alsbald für Hinausführung von Kohlen gesorgt werde, die asiatische Flotte im Frühjahr ohne Kohlen sein werde, falls etwa England in Verwicklungen geriete, welche es nötigten, die vorhandenen Kohlenvorräte mit Beschlag zu belegen. Unter der Voraussetzung, daß alle bis jetzt gecharterten Dampfer und Segelschiffe ohne Unfall Manila erreichten, würden dort am 1. Juli nur etwa 2900 Tonnen Kohlen vorhanden sein, welche für die Flotte etwa 14 Tage reichen würden. Admiral Manney fordert daher die Ermächtigung, überall Kohlen anzukaufen und in fremden Schiffen transportieren zu lassen, bis in Manila 70 000 Tonnen vorhanden seien. Alsdann könne der Verschiffung in amerikanischen Fahrzeugen wieder näher getreten werden.

— Verschiedenes. 1. Die im Kongresse eingebrachte Bill für die Subventionierung der Handelsmarine fordert 5 Dollars für die Bruttotonne amerikanischer Schiffe und mäßige Subsidien für amerikanische Schiffe, welche Post befördern und Mannschaften der Marinereserve an Bord haben, sowie für Schiffsjungen auf amerikanischen Schiffen im Überseehandel. Die Prämien für die Marinereserve betragen 100 Dollars für den Schiffer und leitende Ingenieure auf Schiffen von 5000 Tonnen aufwärts und gehen herab auf 25 Dollars für einen Matrosen und 15 Dollars für einen Schiffsjungen. Man hofft dadurch im ersten Jahre zu 3000 Einschreibungen in die Listen der Marinereserve zu gelangen und glaubt, durch die dafür aufgewendeten 150 000 Dollars der Handels- wie der Kriegsmarine gleichmäßig zu nützen.

2. Nach eingehenden Versuchen hat das Marinedepartement die Einführung des zweiarmigen Mastemaphors beschlossen. Man hat damit 30 Buchstaben in der Minute signalisiert ohne Schwierigkeiten der Verständigung. Die Arme werden elektrisch bewegt von einem Taster aus, welcher mit dem Nachtsignalapparat in Verbindung gebracht werden kann und dann die Nachtsignallaternen anstellt.

3. Es werden in der Marine Versuche mit neuen Ketten ohne Schwelzung gemacht, welche erheblich stärker sein sollen, als das jetzt im Gebrauche befindliche Material.

4. Bei einem Schadenfeuer auf der Werft von Cramps wurden die Baupläne und Modelle der Linienschiffe „Idaho“ und „Mississippi“ und des Panzerkreuzers „Tennessee“ zerstört.



Italien. Schiffsbewegungen. Kreuzer „Calabria“ mit dem Herzog von Udine an Bord hat am 4. Februar seine zweijährige Reise um die Erde angetreten und ist zunächst nach Westindien in See gegangen. Zur Abreise war der Herzog von Genua in Venedig erschienen, der bei dieser Gelegenheit eine eingehende Besichtigung der Unterseeboote vornahm, insbesondere des „Delfino“, der die Reise von Spezia nach Genua mit sehr befriedigendem Resultat zurückgelegt hat. Italien rühmt sich, in ihm das beste Unterseeboot zu besitzen, das nach einigen Verbesserungen, die augenblicklich vorgenommen werden, nur noch durch die neuen Boote „Glauco“, „Squalo“, „Tricheco“, „Rarvalo“ und „Dtaria“ übertroffen werden soll.

Kreuzer „Agordat“ ist aus dem Verbande des Mittelmeergeschwaders geschieden und Flaggschiff des Chefs des zweiten Departements geworden an Stelle des „Catalafini“, der außer Dienst gestellt worden ist.

Das Reservergeschwader unter Befehl des Kontreadmirals Bettolo ist in Port Augusta auf Sizilien für die Dauer von 2 Monaten eingetroffen zur Vornahme von Exerzitten und soll durch die Schiffe „Sicilia“, „Morosini“, „Partenope“ und „Umberto I“ für die Dauer dieser Übungen verstärkt werden.

Der Marineminister Mirabello beabsichtigt eine Zusammenziehung von großen Kreuzern, um aus ihnen ein drittes Geschwader zu bilden.

Die Umwandlung der ehemaligen königlichen Yacht „Savoia“ in ein Werkstättenschiff zur Begleitung eines Geschwaders geht der Vollendung entgegen. Sämtliche Maschinen und Werkzeuge werden durch elektrische Kraft getrieben. Auch eine kleine Gießerei wird sich an Bord befinden.

— Bau einer Torpedowerkstatt. Auf der Werft S. Bartolomeo (Spezia) ist eine Werkstatt in Bau zur Herstellung von Torpedos, wofür sich der Minister besonders interessiert.

— Panzerplatten. Die Schießversuche auf die für „Regina Elena“ und „Vittorio Emanuele“ bestimmten Terniplatten sind für befriedigend erachtet worden. Die Versuche wurden mit Geschossen Terni und Poldihütte auf gebogene zementierte Platten ausgeführt. Ein Poldihütte- und zwei Ternigeschosse zerbrachen an der Platte, ohne sie zu durchbohren. Ein vierter Schuß mit Ternigeschoß ergab das gleiche Resultat und erst ein fünftes Geschöß Poldihütte blieb in der Platte stecken, deren durchschossenes Stück unmittelbar hinter ihr niederfiel.

Auf dem Schießplatz in Muggiano (Spezia) haben vergleichende Schießversuche zwischen Geschossen von Terni und von Breda stattgefunden, über deren Ausfall zur Zeit noch nicht berichtet werden kann.

— Etat. Der Etat für 1905/06 sieht einen Betrag von 127 246 962 Lire = 101 797 570 Mark vor, gegen 127 191 083 Lire (101 752 866 Mark) im Vorjahre. Für Neubauten einschließlich artilleristischer und Torpedoarmerung sind 42 858 239 Lire (34 286 591 Mark) vorgesehen, welche, wie folgt, Verwendung finden sollen:

Ausrüstung der Schlachtschiffe „Vittorio Emanuele“ und „Regina Elena“.

Weitere Bauraten für „Roma“ und „Napoli“.

Bauraten für den in Castellammare in Bau befindlichen Panzerkreuzer von 10 000 Tonnen, sowie für den projektierten zweiten Kreuzer der gleichen Art. Neubau eines Schiffes zur Hafenverteidigung von Venedig.

Ausrüstung des Unterseebootes „Glauco“ und weitere Bauraten für „Squalo“, „Rarvalo“, „Dtaria“, „Tricheco“ und „Venezia“.

Ausrüstung der in den letzten Monaten von Stapel gelaufenen Transportschiffe „Bronte“ und „Sterope“.

Fertigstellung von 14 Torpedoboote, die bei Obero, Pattison und Schichau in Bau sind.

Fertigstellung der Zisternenschiffe „Crati“ und „Streto“, die in Venedig in Bau sind.

Bau und Ausrüstung zweier Lagunen-Kanonenboote.

Neubau von zwölf Torpedobooten 1. Klasse.

Neubau von vier Torpedojägern.

Fertigstellung eines in Spezia in Bau befindlichen Torpedobootes I. Klasse.

Drei Schleppdampfer und andere Fahrzeuge für den Hafendienst.

— Kommandowechsel. Der Chef der Torpedobooten, Linienschiffskapitän Orsini, ist von diesem Kommando enthoben und durch den Linienschiffskapitän d'Alte Stella ersetzt worden.

Im April wird ein Wechsel in den höheren Kommandostellen eintreten, von dem nur das Kommando des Reservegeschwaders und das der ozeanischen Division nicht berührt werden. Vizeadmiral Morin ist zum Chef eines Seedepartements ausersuchen.



Japan. Das vom Parlament genehmigte Budget für 1905/06 weist an Ausgaben für die Marine einen Betrag von 23 797 187 Yen = 49 974 000 Mark auf und ergibt im ganzen einen Überschuß von 168 Millionen Yen. Während des Krieges wird ein großer Teil der Ausgaben für Heer und Marine aus den für die Kriegsführung bestimmten Mitteln bestritten werden, so daß man insgesamt 30 Millionen Yen aus den ordentlichen Etats für Heer und Marine zu ersparen hofft, welche dem Kriegsfonds zugeführt werden sollen. Letzterer stellt sich nach dem Vorschlag, wie folgt:

Überschuß des Budgets	168	Millionen	Yen
Ersparnisse der Etats für Heer und Marine	30	=	=
Sonstige Ersparnisse	1	=	=
Zeitweise aus anderen Fonds entnommen	8	=	=
Kontributionen und sonstige Einnahmen .	2	=	=
Anleihen	571	=	=

Zusammen 780 Millionen Yen.

Von den Anleihen sind bereits 120 Millionen in England und Amerika erhoben, 400 Millionen sind im Lande selbst gezeichnet, so daß nur noch 51 Millionen Yen zu beschaffen sind. Für den Schuldendienst sind von obiger Summe 80 Millionen Yen vorweg in Abzug zu bringen.

— Bauprogramme. Die bereits im Februarheft mitgeteilten Nachrichten über eine beträchtliche Flottenvermehrung werden nach derselben Quelle dahin ergänzt, daß das 19 000-Tonnen-Linienschiff in Yokosuka und die beiden Panzerkreuzer in Kure erbaut werden sollen. Als Armierung wird angegeben für das Linienschiff vier 30,5 cm-, zwölf 25,4 cm- und zwölf 12 cm-Geschütze, für die Panzerkreuzer vier 30,5 cm- und sechs 25,4 cm-Geschütze. Die Bestätigung dieser Nachricht wird abzuwarten sein. Auch darf man darauf gespannt sein, ob es möglich sein wird, Schiffe von den angegebenen Dimensionen auf einheimischen Werften zu erbauen, da Japan bisher im Kriegsschiffbau nicht über geschützte Kreuzer von ungefähr 3000 Tonnen hinausgegangen ist.

Nach den letzten Nachrichten hat die Marineverwaltung 25 Torpedobootszerstörer von 386 Tonnen Displacement und 29 Knoten Geschwindigkeit in Bau gegeben, und zwar 15 auf Reglerungs- und 10 auf einheimischen Privatwerften. Die Boote sollen innerhalb eines Jahres fertig sein.

Im Zusammenhang mit diesen Neubauten ist eine Vermehrung des Marine-etats um 63 Millionen gefordert und genehmigt worden.

— Eisen- und Stahlindustrie. Die Regierung besitzt in Watamatsju ein eigenes, im größtenteils angelegtes Eisen- und Stahlwerk, welches indessen bis vor kurzem keine befriedigenden Ergebnisse geliefert hat. In der nordwestlichen Ecke der Insel Kiutschiu und etwa 10 Seemeilen von dem bedeutenden Kohlenausfuhrhafen Woiß gelegen, hat es sich nicht aus kleinen Anfängen entwickelt, sondern wurde 1896 kurz nach Beendigung des chinesischen Krieges mit einem Kostenaufwand von ungefähr 40 Millionen Mark geschaffen und mit den neuesten Einrichtungen der Technik für die Fabrikation von Eisen und Stahl, mit Walzwerken, Gießereien, Kesselschmieden und sonstigen Werkstätten, chemischen Laboratorien usw. versehen. Die Lage ist insofern günstig gewählt, als Kohlen in unmittelbarer Nähe vorhanden sind, die Eisenerze müssen jedoch, da Japan arm an solchen ist, importiert werden, größtenteils aus China, so daß das Werk von Anfang an der ausländischen Konkurrenz nicht gewachsen war und in finanzielle Schwierigkeiten geriet. Die Maschinen waren größtenteils von Deutschland (Gutehoffnungshütte) geliefert, und anfänglich stand das Werk unter der Leitung deutscher Ingenieure, welche sich aber bald gezwungen sahen, ihre schwierige Stellung aufzugeben. Unter japanischer Leitung ging die Anlage dann immer weiter zurück und stand sogar eine Zeitlang ganz still. Ende 1902 sah man sich dann vor die Notwendigkeit gestellt, das Werk entweder für einen billigen Preis zu verkaufen, oder ihm durch erneute Anwendung beträchtlicher Mittel erneuten Aufschwung zu sichern. Die Regierung entschloß sich für das letztere, indessen war beim Beginn des Krieges das Etablissement über die vorbereitenden Studien noch immer nicht hinausgekommen. Der Krieg scheint jetzt insofern einen günstigen Einfluß auf die Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie des Landes ausgeübt zu haben, als man sich entschloß, soweit als möglich das erforderliche Kriegsmaterial selbst herzustellen. So hat Watamatsju nach dem Bericht des Direktors, Generalleutnant Nakama, im verfloffenen Jahre neben einer großen Anzahl von Aufträgen für Heer und Flotte die Lieferung von 25 000 Tonnen Schienen für die Eisenbahn Seoul—Fusan und weitere 6000 Tonnen Schienen für Feldbahnen ausgeführt. Auch die Erzeugung von Stahl macht befriedigende Fortschritte. Es ist vorläufig noch nicht möglich, Panzerplatten und Geschützrohre herzustellen, da es an den erforderlichen Einrichtungen fehlt. Diese werden aber auf der benachbarten Regierungswerft Kure getroffen, wo man in Verbindung mit dem Watamatsju-Werk alle für den Kriegsschiffbau notwendigen Materialien, einschließlich Panzerplatten, herzustellen beabsichtigt.

— Stapelläufe. Der Torpedobootszerstörer „Ariake“ ist am 7. Dezember 1904 in Yokosuka vom Stapel gelaufen, desgleichen die Torpedobootszerstörer „Fubuki“ und „Arare“ Ende Dezember in Kure. Am 15. Februar wird aus Tokio die Indienststellung von „Fubuki“ und „Ariake“ gemeldet. Die genannten Boote haben eine Geschwindigkeit von 29 Seemeilen.



Dänemark. Küstenpanzerschiff „Olser Fjcher“, am 9. Januar 1903 von Stapel gelaufen, hat seine Probefahrten beendet und soll in diesem Sommer in Dienst kommen. In seiner Armierung soll eine Änderung eintreten, indem statt der acht 7,3 cm-Rücklaufkanonen sechs 4,7 cm-Maschinenkanonen aufgestellt werden sollen. Die Marsen sind infolge der im russisch-japanischen Kriege gesammelten Erfahrungen in Fortfall gekommen.

Das im Bau befindliche Küstenpanzerschiff „Peder Skram“ soll nachstehende Abmessungen erhalten: Länge = 84 m, Breite = 15,7 m, Tiefgang = 4,86 m, Displacement = 3600 Tonnen. Die Panzerung ist im allgemeinen dieselbe wie bei „Olser Fjcher“. Die Armierung soll aus zwei 24 cm-L/45, vier 15 cm-L/50, sechs 7,5 cm-L/50 und acht 4,7 cm-L/50 bestehen. Die Torpedoarmierung unterscheidet sich von den früheren Bauten durch ein Unterwasserhektroh.

Wenn auf „Skjold“ die drei hinteren 12 cm-Geschütze gegen ein 24 cm-Geschütz, wie beabsichtigt, umgetauscht werden sollten, so würde Dänemark nach Fertigstellung von „Peder Skram“ über ein Geschwader von vier gleichartigen Küstenpanzerschiffen verfügen.

An Stelle des veralteten Kadettenschulschiffes „Abalon“ soll der kleine Kreuzer „Heimdal“ (im Jahre 1894 gebaut) treten.

Prinz Waldemar soll in diesem Jahre Chef des aus den Küstenpanzerschiffen „Olert Fischer“, „Skjold“, den kleinen Kreuzern „Heimdal“ und „Gehser“ sowie einigen Torpedoboote gebildeten Übungsgeschwaders werden. „Heimdal“ ist, wie schon oben ausgeführt, gleichzeitig Seetadettenschulschiff.



Norwegen. Der Unterdirektor der Königl. Werft in Karlsjohannsvaeren, Kapitän Blom, ist vor kurzem nach den Vereinigten Staaten abgereist, um dort Erfahrungen über die Leistungsfähigkeit der Unterseeboote amerikanischen Typs zu sammeln. Nach seiner Rückkehr will die norwegische Marineverwaltung der Frage betreffs Beschaffung von Unterseebooten näher treten. Im besonderen soll nach Meinung des norwegischen Marineministeriums das Late-Boot für die norwegischen Verhältnisse vorteilhafte Eigenschaften besitzen. Der wichtigste Vorteil ist der, daß es vor Anker in jeder beliebigen Tiefe ruhig liegt, und daß es diese Tiefe nach Belieben ändern kann, also in wichtigen Fahrwassern als vollständig verborgene und geschützte Torpedobatterie dienen kann. Betreffs der Seetüchtigkeit kommt in Betracht, daß sein Gasolinmotor auch unter Wasser gebraucht werden kann.



Schweden. Am 18. Januar d. J. ist dem schwedischen Reichstag der Marineetat für 1906 vorgelegt worden. Die Gesamtsumme desselben beträgt 24 1/2 Millionen Kronen, ungefähr 1/3 der für das Reich veranschlagten Ausgaben.

Bemerkenswert sind folgende Punkte: Der Personaletat wird um 15 Seeoffiziere, 300 Mannschaften vermehrt. Das Marine-Ingenieurkorps wird in seinem Einkommen gesteigert und bleibt in dem bisherigen zivilen Verhältnis, doch ist die Ableistung eines einjährigen Lehrkursus an der Marineakademie und eines Übungskursus an Bord eines Kriegsschiffes als Bedingung neu aufgestellt.

Küstenpanzerschiff „Oskar II.“ und Torpedobootszerstörer „Magne“ werden vollendet, zwei große und elf kleine Torpedoboote neu in Bau gegeben. Für Erweiterung der Küstenbefestigungen sind 1 1/2 Millionen Kronen eingestellt. Bezüglich der seit langem schwebenden Frage, ob Stockholm zum Hauptsitzpunkt der schwedischen Flotte weiter ausgebaut werden solle, ist jetzt die erste Entscheidung gefallen. Die Marineverwaltung hat in einem Bericht an das Seeverteidigungsdepartement sich dahin ausgesprochen, daß die bevorstehende Vermehrung des Flottenbestandes die Erweiterung der Werftanlagen verlange. Da nun von den beiden vorhandenen Kriegshäfen, Karlskrona und Stockholm, letzterer Platz aus militärischen und strategischen Gründen den Vorzug als Hauptbasis der schwedischen Flotte verdient, so sei es ratsam, die nötigen Erweiterungsbauten der Werftanlagen in Stockholm vorzunehmen. Als Ortlichkeit für die neue Werft ist der Strand bei Katnäs (4 Seemeilen von Stockholm) in Vorschlag gebracht, welcher Platz die Vorzüge großer Geräumigkeit, günstiger Strömungsverhältnisse, Nähe der Hauptstadt und bequemer Zufuhrwege aus dem Hinterlande für sich hat. Das ursprünglich aufgestellte

Projekt für diese Bauten war auf 48 Millionen Kronen veranschlagt, doch hat man diese Zahl aus allgemeinen Finanzrückichten auf 27 Millionen Kronen ermäßigt, indem man verschiedene Maßnahmen auf spätere Zeit zurückzustellen sich entschlossen hat.



Bulgarien. Der Chef der bulgarischen Marineverwaltung Admiral (früher französischer Kapitän) Pichon hat im Einverständnis mit dem Chef des Generalstabes eine Vorlage ausgearbeitet, um die Küstenverteidigung Bulgariens unabhängig von der Armee zu machen. Unter ausdrücklicher Betonung des Umstandes, daß Bulgarien nicht mit seinen Maßnahmen auf die Türkei abziele, sondern nur das allgemeine Interesse der Landesverteidigung hierbei spreche, kommt der Admiral Pichon zu dem Schlusse, daß zur Deckung der 380 km langen Schwarze Meer-Küste sowie der 450 km langen Donaugrenze die Vorbereitung von Minensperren, Torpedobatterien und Strandbatterien das Günstigste sei. Von der Schaffung einer Schlachtschiff-Flottille müsse ein für allemal Abstand genommen werden, ein solcher Plan stände nicht im Einklang mit den Aufgaben und den Mitteln des Landes. Doch wäre das Vorhandensein starker Torpedobootstreitkräfte unerläßlich, um der lokalen Verteidigung die nötigen beweglichen Abwehrmittel an die Hand zu geben. Wie Admiral Pichon sich bei einer Gelegenheit ausdrückte, würde er nach Vollbringen dieser Maßnahmen seine Sendung von Frankreich nach dem befreundeten Bulgarien als gelöst ansehen.



Literatur.

Das Deutsche Reich als Nationalstaat. Von Ernst Hasse. — München 1905. J. F. Lehmanns Verlag. — Preis geheftet 3,— Mark.

Professor Hasse gehört einer in gewissem Sinne sehr extremen Richtung an, danach halten wir es auch für nicht sehr wahrscheinlich, daß die verantwortlichen Leiter unserer inneren Politik sehr bald schon die von ihm vorgezeichneten Pfade wandeln werden. Um so nützlicher aber ist es, daß das, was er sagt, wenigstens einmal ausgesprochen wurde, damit die kaum gebetenen Gäste innerhalb unserer deutschen Grenzpfähle darüber nachdenken, daß unser leider immer noch weltensferner Idealismus sich doch einmal der realen Tatsachen erinnern und sich zu einer wenn auch rauhen, so doch gesunderen Politik aufraffen könnte, die in so vielem, was auf die Dauer unerträglich werden muß, nachdrücklich Wandel schafft. Das Deutsche Reich ist errichtet zur Pflege der Wohlfahrt des deutschen Volkes. Professor Hasse zeigt, wie wenig dieser einleitende Satz der Verfassung vom 16. April 1871 bisher in seinen Konsequenzen zur Durchführung gelangt ist, und sehr glücklich zitiert er in der Ausführung dieses Gedankens das in seiner zweiten Hälfte fast unbekanntes Wort aus „Wallensteins Tod“, wo es nicht nur heißt: „Leicht beteinander wohnen die Gedanken“, sondern weiterhin auch „Wer nicht vertrieben sein will, muß vertreiben, da herrscht der Streit, und nur der Starke siegt“. — Wir haben das Buch des Professor Hasse mit lebhaftem Interesse gelesen; es ist im Titel bezeichnet: Deutsche Politik I. Band, I. Heft. Danach sind wir auf die Fortsetzung sehr gespannt und wünschen dem Ganzen die weiteste Verbreitung.

Deutsch-Nautischer Almanach. Illustriertes Jahrbuch über Seeschifffahrt, Marine und Schiffbau für das Jahr 1905. — Sechster Jahrgang. Redigiert von Kapitänleutnant a. D. Graf Reventlow und E. Schröbter. — Verlag von Voll & Pöckardt, Berlin. — Preis 2,50 Mark.

Der von uns im Jahre 1904 Seite 378 erwähnte Nautische Almanach ist im sechsten Jahrgang erschienen; er zerfällt in die beiden Teile Handelsmarine und Kriegsmarine und bringt außerdem wieder die Rang- und Dienstalters-Listen der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd. Der Teil Handelsmarine berichtet in einer Chronik vom 1. September 1903 bis 31. August 1904 eingehend über die wichtigeren, dieses Gebiet berührenden Ereignisse, dabei auch der Schädigung der Handelschifffahrt unter deutscher Flagge durch den russisch-japanischen Krieg gebend. Weiterhin äußert er sich über die nicht überall befriedigenden Ergebnisse der deutschen Reederei, behandelt den Stand der Welthandelsflotte, das Vereinswesen und seine Wirksamkeit zur Hebung und Besserung der Lage des Seemannsstandes und bringt endlich eine spezielle Wiedergabe der im letzten Jahre ergangenen, für die Handelsmarine bedeutamen Verordnungen usw.

Zur Kriegszeit auf der sibirischen Bahn und durch Rußland. Von Karl Tanera. — Berlin 1905. Trowitzsch & Sohn. — Preis 3,— Mark.

Hauptmann Tanera, der von seinem Globetrotterdasein so liebenswürdig zu plaudern wußte, hat leider inzwischen die Feder seiner fleißigen Hand entsinken lassen und hat die letzte große Reise angetreten. In dem uns vorliegenden Buche gibt er noch einmal eine glänzende Probe seines Erzählertalents, und dieses Buch ist doppelt interessant, weil wir den Verfasser darin auf einer Reise auf der sibirischen Bahn begleiten, während vor und hinter ihm die endlosen Militärzüge dem fernen Osten zustrebten. Hauptmann v. Tanera überschritt noch auf dem Schlitten den Baikalsee, aber auf der

Station Mandschuria lehrte er wieder um. Der alte Mitkämpfer von 1866 und 1870 fühlte sich wohl doch nicht mehr rüstig genug, um noch einmal auf dem Kriegsschauplatz selbst die Strapazen eines Kriegsberichterstatters mitzumachen. Nach einem Abstecher über Armenien und Kaukasien lehrte er in die Heimat zurück. Wie schon bemerkt, zeigt das Buch alle Vorzüge der Art, in der Tanera schrieb; mit höchster Anschaulichkeit versteht er uns mitten in seine Umgebung und läßt uns alles, was ihm die Reise im Guten und weniger Guten brachte, miterleben. Außerdem hat das Buch noch ein besonderes Interesse; man redet jetzt so viel von dem russischen Zusammenbruch; wir möchten unserseits meinen, daß ein Reich, das über so gewaltige Hilfsmittel verfügt, und diese so zielbewußt und sicher, wenn auch langsam und schwerfällig, in Bewegung zu setzen weiß, von seinem Zusammenbruch noch recht weit entfernt ist.

Karte der Umgebung von Mukden. — Kommissions-Verlag des K. u. K. militär-geographischen Instituts. Hof- u. Univ.-Buchhandlung R. Lechner, Wien I, Graben 31. — Preis 1,20 Mark.

Nach dem Fall von Port Arthur konzentriert sich das Interesse auf Mukden und seine Umgebung. Die vorliegende Karte im Maßstabe von 1 : 400 000 zeigt in Schwarzdruck Mukden ungefähr in der Mitte der Bildfläche; die Eisenbahn durchschneidet die Karte von Nordost nach Südwest und bleibt westlich der kompakten Bergmassen, welche in vier scharf ausgeprägten Höhenrücken ziemlich genau von Osten nach Westen streichen. Der Stromlauf des Hunho bildet nahezu die Diagonale der Karte. Berücksichtigt man, daß die in den Handel gebrachten gewöhnlichen Karten des Kriegsschauplatzes einen mehr als zehnmal kleineren Maßstab aufweisen, so wird dadurch am besten klar, welchen Grad von Genauigkeit das vorliegende Blatt beanspruchen kann. Leider enthält die Karte keinerlei Angaben über den Zeichner und die benutzten Quellen, doch dürfte der Verlag hinreichende Gewähr dafür bieten, daß zuverlässige Unterlagen in gewissermaßen und auch für die militärische Benutzung geeigneter Weise zur Darstellung gelangt sind.

C. de la Jonquière: L'Expédition de l'Égypte 1798—1801. Tome IV. — Paris, H. Charles Lavauzelle.

Der vierte Band dieses vom französischen Generalstab herausgegebenen Quellenwerkes behandelt den Feldzug Bonapartes in Syrien. Er ist wie die vorigen mit einer großen Zahl von Karten und Plänen ausgestattet und verbindet die Belegstellen des Alten- und sonstigen Materials durch lichtvolle Darstellung. Diese setzt bei der Rückkehr Bonapartes nach Kairo von seiner Reise nach der Landenge von Suez ein. Bekanntlich war das Eroberungsheer durch die Seeschlacht von Abukir von jeder Verbindung mit der Heimat abgeschnitten. Dazu war der Sultan gegen die Eindringlinge vorgegangen, an der syrischen Grenze sammelten sich seine Anhänger. Zunächst widerlegt der Verfasser mit guten Gründen die landläufige Annahme, Bonaparte habe den Kriegszug nach Syrien bis nach Indien ausdehnen wollen; wir haben schon bei Gelegenheit der Besprechung des ersten Bandes diese Gründe zum Teil dargelegt. Die mühseligen Vorbereitungen für das große Unternehmen werden eingehend beschrieben, der Antritt des Marsches, die Bedrohung durch die Araber, bis der gelungene Überfall bei El Arisch der Avantgarde Luft macht, dem bald die Einnahme von Jassa folgt, bis der Vormarsch vor St. Jean d'Acree zum Stehen kommt und zurückslutet. Die Rolle, die die französische Marine in diesem Drama gespielt hat, ist natürlich auch klargestellt. Sie war aber in ihren Operationen auch hier nicht glücklich und für den unglücklichen Ausgang des Ganzen war die Wegnahme des gesamten Belagerungsmaterials, das die Flottille Standedelets heranbrachte, auf der Reede von Haifa durch die Engländer von großer Bedeutung. Dem Kontre-Admiral Perém gelang es zwar, sich zeitweilig, während Sir Sidney Smith alle Kräfte seines Geschwaders für die Verteidigung von St. Jean d'Acree

einsetzte, in der Nähe der syrischen Küste zu halten, aber ohne großen Nutzen. Als Ursache des Fehlschlages gibt de la Jonquière sehr richtig das Fehlen der Seeherrschaft an, die in Hand der Engländer lag, was Bonapartes Worte an Sir Sidney Smith: „Cet homme-là m'a fait manquer ma fortune“ selbst bezeugen. M.

Runz (Major a. D.): **Kriegsgeschichtliche Beispiele aus dem deutsch-französischen Kriege von 1870/71.** 18. Heft. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 5,00 Mark.

Die vorliegende Schrift bildet das letzte der sechs Hefte (13 bis 18), die sich mit der Schlacht von Wörth beschäftigen. Nunmehr liegt über diese Schlacht ein auf sorgfältigster Quellenbenutzung und eifrigem Geländestudium beruhendes überaus wertvolles Material vor, wie es über keine der Schlachten des Feldzuges von 1870/71 vorhanden ist.

Der Kompagniechef. Von Major v. Wedel. — Preis M. 4,—.

Der Bataillonskommandeur im inneren und äußeren Dienst. Von Major Becker. — Preis 2,80 Mark.

Die beiden, bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, 1904 als 5. und 6. Band der „Hausbibliothek des Offiziers“ erschienenen Werke können als zweckmäßige Handbücher für jüngere Kompagniechefs und Stabsoffiziere durchaus empfohlen werden.

Der Herbstfeldzug 1813. Von Major Friederich. Zweiter Band: Von der Schlacht bei Kulm bis zu den Kämpfen bei Leipzig. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis gebunden 15,— Mark.

Der zweite Band zeigt dieselben Vorzüge, wie der erste: Klar, übersichtliche Schilderung auf Grund sorgfältiger Forschungen sowie ruhiges und maßvolles Urteil. Unter den vier, die Geschichte der Befreiungskriege behandelnden Einzelwerken steht das Werk Friederichs an erster Stelle. Die Schilderung der Befreiungskämpfe bei Leipzig ist einem dritten Bande vorbehalten.

Kriegsgeschichtliche Beispiele des Festungskrieges aus dem deutsch-französischen Kriege von 1870/71. Von Oberstleutnant Frobenius. Neuntes Heft: Kampf mit der Festungsartillerie Paris. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 4,— Mark.

Im Anschluß an das dritte Heft, das die Einschließung von Paris behandelt, wird im neunten Heft der Süd-, Ost- und Nordangriff gegen Paris geschildert. Der Südangriff wurde der Artillerie allein überlassen und führte zum fruchtlosen Bombardement. Es ist ein großes Verdienst des Verfassers, aus den begangenen Fehlern durch maßvolles Urteil Lehren in bezug auf den heutigen Festungskrieg abzuleiten.

La Télégraphie sans fil et les ondes électriques. Par S. Boulanger et G. Ferrié. 5. Édition. — Verlegt bei Berger-Levrault & Cie. in Paris und Nancy.

Es ist eine Erquickung, wieder einmal ein gut geschriebenes Buch über die drahtlose Telegraphie zu lesen — oft hat man diesen Genuß gerade nicht, soviel auch über diesen Gegenstand geschrieben wird. Sinnvoll beginnt das Werk mit einer kurzen und eleganten Darstellung des Wesentlichen aus der Maxwell'schen Theorie. Das muß besonders hervorgehoben werden, denn das ist leider nicht das Übliche in der Literatur der drahtlosen Telegraphie, zumal wenn der Autor von der technischen Seite kommt. Und es ist doch wirklich einzig nach dieser Art möglich, Laien und Halbgelehrten eine An-

Schauung von der Sache zu geben, welche einigermaßen der Wirklichkeit entspricht. — Logisch steigt die Darstellung auf zu der experimentellen Bestätigung der Theorie durch Herz und gibt dann die spezielle Theorie der Einrichtungen zur drahtlosen Telegraphie. Beschreibungen der besonderen technischen Einrichtungen verschiedener Systeme, der von Marconi, Slaby, Braun, Blondel, Kochert, Fessenden u. a. folgen. Die Theorie der drahtlosen Telegraphie wird nicht bis zu den letzten Stufen der Entwicklung gegeben. Das hat wohl darin seinen Grund, daß diese dem Verfasser unbekannt blieben, weil sie hauptsächlich durch die deutsche Forschung erreicht wurden. Dr. Bw.

Cours d'électricité pratique. Par Max Bechou. — Verlegt bei A. Châllamel in Paris.

Das Buch folgt dem Unterrichtsgange in der Elektrizitätslehre, wie er an der École Supérieure de Maistrance verfolgt wird. Dementsprechend ist die Behandlung des Stoffes ganz elementar und wesentlich auf die Konstruktionsprinzipien elektrischer Apparate und Maschinen gerichtet, welche an Bord von Kriegsschiffen gebraucht werden. Das Werk ist klar geschrieben, die Anordnung übersichtlich und die Abbildungen und Schaltchemata gut.

Zwei neue Publikationen der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt“, nämlich: Prof. Dr. Scheiner: **Der Bau des Weltalls** und Dr. Wie: **Moleküle, Atome, Weltäther** — beides in W. G. Teubners Verlag in Leipzig, Preis gebunden 1,25 Mark — erscheinen, wie die von uns erwähnten früheren Bändchen, sehr geeignet, als Lektüre für ältere Unteroffiziere und Deckoffiziere in unsere Schiffsbibliotheken aufgenommen zu werden. Die Scheinersche Schrift kann eine volkstümliche Darstellung der Grundzüge der Astronomie genannt werden, während die Arbeit des Dr. Wie nächst einer Erörterung über die Natur der Materie und ihrer physikalischen Eigenschaften die Lehren von Elektromagnetismus, den Induktionsercheinungen und elektrischen Wellen zur Besprechung bringt und diese mit einleuchtenden Figuren erläutert. Beide Schriften dürften über die Auffassungsfähigkeit des von uns bezeichneten Leserkreises nicht hinausgehen und für ihre Fortbildung von nicht unwesentlichem Nutzen sein.

Von Bödkers „**Familien-Telegraphenschlüssel für Deutsche im Auslande**“ ist eine neue, die dritte, Auflage zum Preise von 5,— Mark im Verlage der Königlich Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn erschienen. Wir verweisen auf unsere früheren Besprechungen dieses Werks, deren eine der Veranstalter der neuen Auflage als Empfehlung vorgedruckt hat.

Von der im Militärverlag der Siebelschen Buchhandlung — Berlin, Kurfürstenstraße 18 — erscheinenden „**Einteilung und Standorte des Deutschen Heeres, Übersicht und Standorte der Kaiserlichen Marine sowie der Kaiserlichen Schutztruppen und der Ostasiatischen Besatzungsbrigade**“ liegt eine neue, die 118., Auflage vor. Wir hätten zu bemerken, daß, wenn in diesen Übersichten die Regimentskommandeure und die Kommandeure der Matrosen- und Werkdivisionen mit Namen benannt werden, die Kommandeure der übrigen Marineteile und der Schiffe den gleichen Anspruch auf Nennung ihrer Namen haben dürften.

Otto Hübners „**Geographisch-Statistische Tabellen aller Länder der Erde**“, herausgegeben von Prof. Dr. v. Juraschel im Verlage von Heinrich Keller, Frankfurt a. M., erschienen für 1904 in 53. Ausgabe. Wir dürfen auf frühere Besprechungen dieser höchst nützlichen Publikation — zuletzt Jahrg. 1900, S. 1250 — Bezug nehmen, und dieselbe damit unsern Lesern erneut in Erinnerung bringen. — Preis in Buchform 1,50 Mark, als Wandtafel 60 Pfennig.

N. Hartlebens **Volksatlas**, dessen Erscheinen wir im Jahrgang 1904 — Heft 5, Seite 630 — ankündigten, liegt nunmehr mit seiner 20. Lieferung vollständig vor. Wir unterlassen nicht, noch einmal auf dieses äußerst wohlfeile Kartenwerk hinzuweisen, dessen Preis sich gebunden auf nur 12,50 Mark stellt, und das auf 100 Kartenseiten mit zahlreichen Nebenkarten (Stadtplänen) außerordentlich viel bietet. Daß natürlich im „Großen Andréé“ mehr enthalten ist, legt auf der Hand. Das Verhältnis wird am besten durch den Umfang des Sachregisters gekennzeichnet, welches bei Andréé fünfmal mehr Seiten umfaßt als in der Ausgabe von Hartleben.

Die bekannte Zeitschrift „**Deutsche Revue**“, in der f. Bt. die „Denkwürdigkeiten des Generals v. Stosch“ erschienen, beginnt ihren neuen Jahrgang mit „**Erinnerungen aus der Jugend des verewigten Reichskanzlers Fürsten Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst**“, deren Aufzeichnung aus hinterlassenen Tagebuchblättern und Notizen wir Friedrich Curtius verdanken. Die „Deutsche Revue“, die, auf illustrative Beigaben verzichtend, nur durch ihren alle Wissensgebiete berührenden Inhalt zu jesseln sucht, erscheint, von Friedrich Fleischer herausgegeben, in der Deutschen Verlagsanstalt, Stuttgart-Leipzig, und kostet vierteljährlich 6,— Mark.

Zur Reform der kolonialen Verwaltungsorganisation. Von Prof. Dr. Helfferich, Wirkl. Legationstrat. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn. — Preis 1,00 Mark.

Professor Helfferich — unseren Lesern als fleißiger Mitarbeiter auf volkswirtschaftlichem Gebiete wohlbekannt, beleuchtet in der anliegenden kleinen Schrift mit strengster Sachlichkeit die Unvollkommenheiten, die unserer kolonialen Verwaltung anhaften und die sich hauptsächlich dadurch erklären, daß diese Sonderverwaltung auf die bestehenden für das Inland bestimmten Verwaltungseinrichtungen aufgepfropft werden mußte, weil die Entwicklung der Schutzgebiete und die dieser zu gebende Richtung bei der Übernahme dieser umfangreichen Länderstrecken in deutsche Verwaltung in keiner Weise zu übersehen waren. Gewisse Gedanken, wie die Untunlichkeit der Abhängigkeit so ganz abweichender Verhältnisse von einer Rechnungs- = Superrevision in Potsdam, würden event. eine Nutzenanwendung auch auf andere Beziehungen zulassen. Liegen hier- nach die Schwierigkeiten der Reform zunächst auf formalem Gebiet, so betont doch der Herr Verfasser mit Recht, daß auch die zweckmäßigste Organisation zu voller Nutzenanwendung nur dann gelangt, wenn sie von wirklich berufenen Persönlichkeiten getragen wird. Hierzu aber bedarf es zugleich der zielbewußten Anteilnahme des Volkes selbst, „ohne dessen Unterstützung und Mitwirkung schon Fürst Bismarck jede Kolonialpolitik für aussichtslos erklärt hat“.

Grundriß der Handelsgeographie. Von Dr. Max Eckert, Privatdozent in Kiel. — Erster Band: Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeographie. Zweiter Band: Wirtschafts- und Verkehrsgeographie der einzelnen Erdteile und Länder. — Verlag von G. F. Göschen, Leipzig. — Preis 3,80 bzw. 8,00 Mark.

Die Handelsgeographie ist die Wissenschaft, welche die Erde und ihre Erzeugnisse aus dem Gesichtspunkt ihrer Nutzbarmachung für den Menschen und nach den Möglichkeiten, die verschiedenen Produktionsgebiete miteinander in Verbindung zu setzen, betrachtet. Demgemäß werden im ersten Bande nächst einer Entwicklung der Grundbegriffe Meer und Land und das letztere mit seinen Häfen, Flüssen und Seen, und weiterhin die Nutzpflanzen, die Haustiere und Mineralien nach ihrem Vorkommen und ihrer Verarbeitung, sowie endlich die Verkehrsmöglichkeiten und die daraus entstandenen in der schließlichen Entwicklung den Erdball umspannenden Verkehrsbeziehungen einer Erörterung unterzogen. Der zweite Band untersucht, wie der Titel besagt, die einzelnen Länder bzw. die von ihnen gebildeten größeren Wirtschaftskreise nach den gleichen Gesichtspunkten. Das ganze Werk ist nach Angabe des Herrn Verfassers zunächst dem

schauung von der Sache zu geben, welche einigermaßen der Wirklichkeit entspricht. — Logisch steigt die Darstellung auf zu der experimentellen Bestätigung der Theorie durch Herz und gibt dann die spezielle Theorie der Einrichtungen zur drahtlosen Telegraphie. Beschreibungen der besonderen technischen Einrichtungen verschiedener Systeme, der von Marconi, Slaby, Braun, Blondel, Rochefort, Fessenden u. a. folgen. Die Theorie der drahtlosen Telegraphie wird nicht bis zu den letzten Stufen der Entwicklung gegeben. Das hat wohl darin seinen Grund, daß diese dem Verfasser unbekannt blieben, weil sie hauptsächlich durch die deutsche Forschung erreicht wurden. Dr. Bw.

Cours d'électricité pratique. Par Max Bechou. — Verlegt bei A. Challamel in Paris.

Das Buch folgt dem Unterrichtsgange in der Elektrizitätslehre, wie er an der École Supérieure de Maistrance verfolgt wird. Dementsprechend ist die Behandlung des Stoffes ganz elementar und wesentlich auf die Konstruktionsprinzipien elektrischer Apparate und Maschinen gerichtet, welche an Bord von Kriegsschiffen gebraucht werden. Das Werk ist klar geschrieben, die Anordnung übersichtlich und die Abbildungen und Schaltchemata gut.

Zwei neue Publikationen der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt“, nämlich: Prof. Dr. Scheiner: **Der Bau des Weltalls** und Dr. Wie: **Moleküle, Atome, Weltäther** — beides in V. G. Teubners Verlag in Leipzig, Preis gebunden 1,25 Mark — erscheinen, wie die von uns erwähnten früheren Bändchen, sehr geeignet, als Lektüre für ältere Unteroffiziere und Deckoffiziere in unsere Schiffsbibliotheken aufgenommen zu werden. Die Scheinersche Schrift kann eine vollstündliche Darstellung der Grundzüge der Astronomie genannt werden, während die Arbeit des Dr. Wie nächst einer Erörterung über die Natur der Materie und ihrer physikalischen Eigenschaften die Lehren von Elektromagnetismus, den Induktionsercheinungen und elektrischen Wellen zur Besprechung bringt und diese mit einleuchtenden Figuren erläutert. Beide Schriften dürften über die Auffassungsfähigkeit des von uns bezeichneten Leserkreises nicht hinausgehen und für ihre Fortbildung von nicht unwesentlichem Nutzen sein.

Von Böddikers „**Familien-Telegraphenschlüssel für Deutsche im Auslande**“ ist eine neue, die dritte, Auflage zum Preise von 5,— Mark im Verlage der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn erschienen. Wir verweisen auf unsere früheren Besprechungen dieses Werks, deren eine der Veranstalter der neuen Auflage als Empfehlung vorgeedruckt hat.

Von der im Militärverlag der Liebelschen Buchhandlung — Berlin, Kurfürstenstraße 18 — erscheinenden „**Einteilung und Standorte des Deutschen Heeres, Übersicht und Standorte der Kaiserlichen Marine sowie der Kaiserlichen Schutztruppen und der Ostasiatischen Besatzungsbrigade**“ liegt eine neue, die 118., Auflage vor. Wir hätten zu bemerken, daß, wenn in diesen Übersichten die Regimentskommandeure und die Kommandeure der Matrosen- und Werkdivisionen mit Namen benannt werden, die Kommandeure der übrigen Marineteile und der Schiffe den gleichen Anspruch auf Nennung ihrer Namen haben dürften.

Otto Hübners „**Geographisch-Statistische Tabellen aller Länder der Erde**“, herausgegeben von Prof. Dr. v. Zuraschel im Verlage von Heinrich Keller, Frankfurt a. M., erschienen für 1904 in 53. Ausgabe. Wir dürfen auf frühere Besprechungen dieser höchst nützlichen Publikation — zuletzt Jahrg. 1900, S. 1250 — Bezug nehmen, und dieselbe damit unsern Lesern erneut in Erinnerung bringen. — Preis in Buchform 1,50 Mark, als Wandtafel 60 Pfennig.

N. Hartlebens **Volksatlas**, dessen Erscheinen wir im Jahrgang 1904 — Heft 5, Seite 630 — ankündigten, liegt nunmehr mit seiner 20. Lieferung vollständig vor. Wir unterlassen nicht, noch einmal auf dieses äußerst wohlfeile Kartenwerk hinzuweisen, dessen Preis sich gebunden auf nur 12,50 Mark stellt, und das auf 100 Kartenseiten mit zahlreichen Nebenkarten (Stadtplänen) außerordentlich viel bietet. Daß natürlich im „Großen Andree“ mehr enthalten ist, legt auf der Hand. Das Verhältnis wird am besten durch den Umfang des Sachregisters gekennzeichnet, welches bei Andree fünfmal mehr Seiten umfaßt als in der Ausgabe von Hartleben.

Die bekannte Zeitschrift „**Deutsche Revue**“, in der f. Zt. die „Denkwürdigkeiten des Generals v. Stosch“ erschienen, beginnt ihren neuen Jahrgang mit „**Erinnerungen aus der Jugend des verewigten Reichskanzlers Fürsten Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst**“, deren Aufzeichnung aus hinterlassenen Tagebuchblättern und Notizen wir Friedrich Curtius danken. Die „Deutsche Revue“, die, auf illustrative Beigaben verzichtend, nur durch ihren alle Wissensgebiete berührenden Inhalt zu jesseln sucht, erscheint, von Friedrich Fleischer herausgegeben, in der Deutschen Verlagsgesellschaft, Stuttgart-Leipzig, und kostet vierteljährlich 6,— Mark.

Zur Reform der kolonialen Verwaltungsorganisation. Von Prof. Dr. Helfferich, Wirkl. Legationsrat. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn. — Preis 1,00 Mark.

Professor Helfferich — unseren Lesern als fleißiger Mitarbeiter auf volkswirtschaftlichem Gebiete wohlbekannt, beleuchtet in der anliegenden kleinen Schrift mit strengster Sachlichkeit die Unvollkommenheiten, die unserer kolonialen Verwaltung anhaften und die sich hauptsächlich dadurch erklären, daß diese Sonderverwaltung auf die bestehenden für das Inland bestimmten Verwaltungsbehörden aufgepfropft werden mußte, weil die Entwicklung der Schutzgebiete und die dieser zu gebende Richtung bei der Übernahme dieser umfangreichen Länderstrecken in deutsche Verwaltung in keiner Weise zu übersehen waren. Gewisse Gedanken, wie die Untunlichkeit der Abhängigkeit so ganz abweichender Verhältnisse von einer Rechnungs-Superrevision in Potsdam, würden event. eine Nutzenwendung auch auf andere Beziehungen zulassen. Liegen hier nach die Schwierigkeiten der Reform zunächst auf formalem Gebiet, so betont doch der Herr Verfasser mit Recht, daß auch die zweckmäßigste Organisation zu voller Nutzenentfaltung nur dann gelangt, wenn sie von wirklich berufenen Persönlichkeiten getragen wird. Hierzu aber bedarf es zugleich der zielbewußten Anteilnahme des Volkes selbst, „ohne dessen Unterstützung und Mitwirkung schon Fürst Bismarck jede Kolonialpolitik für aussichtslos erklärt hat“.

Grundriß der Handelsgeographie. Von Dr. Max Eckert, Privatdozent in Kiel. — Erster Band: Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeographie. Zweiter Band: Wirtschafts- und Verkehrsgeographie der einzelnen Erdteile und Länder. — Verlag von G. J. Göschen, Leipzig. — Preis 3,80 bzw. 8,00 Mark.

Die Handelsgeographie ist die Wissenschaft, welche die Erde und ihre Erzeugnisse aus dem Gesichtspunkt ihrer Nutzbarmachung für den Menschen und nach den Möglichkeiten, die verschiedenen Produktionsgebiete miteinander in Verbindung zu setzen, betrachtet. Demgemäß werden im ersten Bande nächst einer Entwicklung der Grundbegriffe Meer und Land und das letztere mit seinen Häfen, Flüssen und Seen, und weiterhin die Nutzpflanzen, die Haustiere und Mineralien nach ihrem Vorkommen und ihrer Verarbeitung, sowie endlich die Verkehrsmöglichkeiten und die daraus entstandenen in der schließlichen Entwicklung den Erdball umspannenden Verkehrsbeziehungen einer Erörterung unterzogen. Der zweite Band untersucht, wie der Titel besagt, die einzelnen Länder bzw. die von ihnen gebildeten größeren Wirtschaftskreise nach den gleichen Gesichtspunkten. Das ganze Werk ist nach Angabe des Herrn Verfassers zunächst dem

Bedürfnisse der höheren Handelsschule angepaßt, es liegt aber auf der Hand, daß auch die Angehörigen der Marine ein lebhaftes Interesse an einem solchen Buche haben, wenn es auch für sie mehr zum Nachschlagen als zum eigentlichen Studium in Betracht kommen wird. Zum Nachschlagebuch ist das Werk durch sehr sorgfältige Sachregister besonders geeignet gemacht, außerdem bringt es neben dem Texte ein ausgiebiges statistisches Material, ohne Rücksicht auf die Gefahr des Veraltens, die in solchen Zahlenangaben der Natur der Sache nach enthalten ist. Eine Weltkarte mit einer Darstellung der Produktionsgebiete für die verschiedenen Rohstoffe würde den Wert des Buches noch erhöht haben; für eine spätere Neuauflage würden wir auch statistische Angaben über den Welthandel für erwünscht halten. Wir können das Werk allen an überseeischen Fragen interessierten Praktikern nur warm empfehlen.

Preussings Steuermannskunst. Im Verein mit Dr. D. Fulst und Dr. S. Meibau neu bearbeitet und herausgegeben von Dr. E. Schilling. — 7. Auflage. — Leipzig 1904. M. Heinsius Nachflg. — (Geb. 12,00 Mark, geb. 14,00 Mark.)

Die bereits nötig gewordene Neuauflage, die zweite Auflage des von den Verfassern ganz neu bearbeiteten altbewährten Werkes bringt eine wesentliche Verbesserung in der umfassenden Umarbeitung des Abschnittes IX: Der Kompaß an Bord, der in klarer Sprache, unterstützt durch Abbildungen, in das wichtigste Gebiet der praktischen Steuermannskunst einführt und dem ausübenden Navigateur vollen Aufschluß über alle einschlägigen Fragen gibt. Es ist daher, da im übrigen die vorliegende Auflage, einige Verbesserungen ausgenommen, gegen die erste unberändert blieb, besonders dankbar anzuerkennen, daß Abschnitt IX: Der Kompaß an Bord, als Sonderheft erschienen ist. M.

E. Antyping: Statistik der Schiffschronometer der deutschen Kriegs- und Handelsmarine von 1877 bis 1903. — („Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie“, Mat 1904.)

Die beachtenswerte Arbeit, die die erfreuliche Tatsache ergibt, daß die deutsche Kauffahrtei auf überozeanischer Fahrt langsam aber sicher von einem zu zwei Chronometern übergeht, sei der Beachtung der Schiffahrttreibenden und der Chronometermacher empfohlen. M.

Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für die Ostsee. 3. Abteilung: Von der Linie Schleimünde—Falkenberg bis zur Linie Nimmersatt—Torhanns Udde. — Berlin. In Vertrieb bei Dietrich Reimer (Ernst Bohsen), geb. 3,50 Mark
ist in 4. Auflage herausgegeben, die auf Grund amtlicher Angaben nachgesehen und berichtigt ist. M.

Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für die Nordsee. 1. Teil, 4. Heft: Die Hoopden. 4. Auflage. — Berlin 1904. In Kommission bei Dietrich Reimer (Ernst Bohsen). — Geb. 3,00 Mark.

In gewohnter mustergültiger Form und Ausführung liegt die nach den neuesten englischen und niederländischen Segelanweisungen und Karten umgearbeitete und berichtigte Auflage vor. M.

Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für den Englischen Kanal. 2. Teil: Die Nordküste Frankreichs. 3. Auflage. — Berlin 1905. Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn. — Preis geb. 3,00 Mark.

Ist für die inzwischen eingetretenen Änderungen verbessert, durch neuere Mitteilungen von Kapitänen und Konsuln vervollständigt und durch Hinzufügung von 105 neuen Küstenansichten wesentlich vervollkommenet worden. M.

H. Jahn: Das Wetter, die Winde und die Strömungen der Meere. Für die Seepraxis bearbeitet. Mit drei Tafeln und einem Anhang. — Hamburg. Eckardt & Meßtorff. — Geb. 4,50 Mark.

Das Büchlein soll als Nachschlagebuch dem Schiffsführer, als Leitfaden auf der Steuermannsschule dienen und auch die sachgemäße Benutzung der in den Ocean-Segelhandbüchern der Seewarte gegebenen ausführlichen Darstellungen, dieser für den Seemann so wichtigen Wissenszweige, vorbereiten. Es gibt also nur einen zusammengebrängten Überblick, der nicht an allen Stellen einwandfrei ist. Die beigegeführten Karten sind übersichtlich ausgeführt. M.

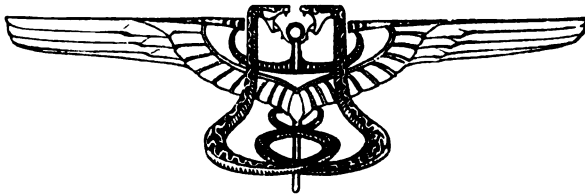


Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amtes vorhanden.)

- * Aflalo, F. G.: The sea-fishing industry of England and Wales. — London 1904. E. Stanford. — 16 sh.
- * Aberdunk, H.: Die Duisburger Böttchiffahrt. — Duisburg 1905. J. Ewlich. — 4,00 Mark.
- Boyeux, P.: Traité théorique et pratique des turbines hydrauliques. — Paris 1905. Ch. Béranger. — 9,60 Mark.
- v. Bülow, H.: Hull. Der englisch-russische Zwischenfall. — Dresden 1905. R. v. Grumbkow. — 2,00 Mark.
- Dawson, W. E.: Ship surgeon's pocket-book. — London 1905. Baillière, Tindall & Cox. — 2 sh. 6 d.
- * Deutsche Schiffsjanatorien. — Berlin 1904. A. Scherl. — 1,50 Mark.
- * Englands Untergang oder der anglo-franco-russische Zukunftskrieg von 19 — Mostar 1904. Pacher & Rific. — 1,50 Mark.
- v. François: Der Gottentotten-Aufstand. — Berlin 1905. C. S. Mittler & Sohn. — 1,60 Mark.
- * Fremantle, E. R.: The navy as I have known it 1849—1899. — London 1905. Cassel & Co. — 16 sh.
- * Gesetze und Verträge über Post- und Schifffahrtslinien in den Seestaaten der Erde. — Wien 1904. Hof- und Staatsdruckerei. — 64,00 Mark.
- * Handbuch der Tropenkrankheiten. Herausgegeben von Dr. C. Mensje. Erster Band. — Leipzig 1905. J. A. Barth. — 12,00 Mark.
- * v. Jagemann, Dr., E.: Zur Reichsfinanzreform. — Heidelberg 1905. C. Winter. — 1,60 Mark.
- Krause, H.: Maschinenelemente. — Berlin 1905. J. Springer. — 5,00 Mark.
- * Kugler, Dr., G.: Die erste Hilfe bei Verletzungen und Erkrankungen auf l. und f. Schiffen ohne Arzt. — Wien 1904. C. Gerolds Sohn. — 1,00 Mark.
- Lee, A.: England's sea story. — London 1905. A. Melrose. — 5 sh.

- Lovett, W. J.: A complete class-book of naval architecture. — London 1905. Longmans, Green & Co. — 7 sh. 6 d.
- Meurer, J.: Der russisch-japanische Krieg in seinen Rückwirkungen auf den Weltfrieden. — Halle a. S. 1905. Gebauer-Schwetschke. — 2,00 Mark.
- * Montanaro, A. F.: Winke für die Expeditionen im afrikanischen Busch. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 1,00 Mark.
- Mueller, Dr. jur., W. F.: Die Teilung der Militärgewalt im deutschen Bundesstaat. — Leipzig 1905. Veit & Co. — 2,20 Mark.
- * Frhr. v. der Osten-Sacken-Rhein: Deutschlands nächster Krieg. — Berlin 1905. A. Bath. — 2,00 Mark.
- * Rein, J. J.: Japan nach Reisen und Studien. Zweite Auflage. — Leipzig 1905. W. Engelmann. — 26,00 Mark.
- * Sanders, D.: Zitate-Verikon. Zweite Auflage. — Leipzig 1905. J. J. Weber. — 7,00 Mark.
- Schlemann, Prof. Dr., Th.: Deutschland und die große Politik anno 1904. — Berlin 1905. G. Reimer. — 6,00 Mark.
- Smith, G.: Supremacy in the far east. — London 1905. F. Groom & Co. — 4 d.
- Tanera, C.: Der russisch-japanische Kampf um die Vorherrschaft im Osten. I. — Jahr i. B. 1905. Groß & Schauenburg. — 1,00 Mark.
- Teßner, F.: Die Dampfkessel. Zweite Auflage. — Berlin 1905. J. Springer. — 8,00 Mark.
- Wilda, H.: Die Schiffsmaschinen, ihre Berechnung und Konstruktion mit Einschluß der Dampfturbinen. — Hannover 1905. Gebr. Jänecke. — 20,00 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

- Methods of estimating the coal endurance of a naval vessel.
(P. N. I., Vol. XXX, Nr. 4.)
- Klassifikation der Turbinen. (Z., 1905, Nr. 3.)
- Oil fuel for warships. (N. M. R. vom 19. 1. 05.)
- La marine de guerre en 1904, les constructions neuves en fin d'année.
(Y., Nr. 1402 vom 21. 1. 05.)
- Progress of warships and machinery building in England. (E. vom 20. 1. 05.)
- The world's shipbuilding in 1904. (S. W. vom 4. 1. 05; T. M. vom 14. 1. 05;
Eg. vom 27. 1. 05.)
- Schnellboote. (P., Nr. 797.)
- Der deutsche Schiffbau im Jahre 1904. (S., Jahrg. 6, Nr. 8, 9.)
- Die Bauvorschriften des Englischen Lloyd. (Ebenda.)
- Quersichtigkeit von Schiffen. (Ebenda.)
- Producer gas engines on shipboard. (M. E., 1905, Nr. 1.)
- Practical points about the screw propeller. (Ebenda.)
- Powering ships. (Ebenda.)
- Der beste Schlachtschiffstyp der Gegenwart. (U., Jahrg. 7, Nr. 10.)
- Lord Brassey and the cost of warships. (N. M. R. vom 26. 1. 05.)
- Probefahrten des englischen Turbinenkreuzers „Ametbyht“. (P., Nr. 798.)
- Cost of our new navy. (N. G. vom 19. 1. 05; A. N. J. vom 14. 1. 05.)
- British battleships. The scout class. (N. M. R. vom 2. 2. 05.)
- The Feathering propeller. (S. W. vom 1. 2. 05.)
- The compound steam-turbine. (Eg. vom 3. 2. 05.)
- Admiralty trials of a Yarrow water-tube boiler. (Ebenda.)
- H. M. Scout »Sentinel«. (Ebenda.)
- Armoured cruisers. (E. vom 3. 2. 05.)
- Building vessels in government and in private yards. (N. G. vom 26. 1. 05.)
- The Russian battleship »Orel«. (E. vom 10. 2. 05.)
- Les croiseurs cuirassés. (A. Ma. vom 5. 2. 05.)
- Le »Sentinel« et les scouts. (Y., Nr. 1405 vom 11. 2. 05.)
- Application of the gas engine to the locomotive and steamship.
(S. A. Suppl. vom 4. 2. 05.)
- Cost of our battleships. (N. L. J., 1905, Nr. 2.)
- Der Bau von Kriegsschiffen. (P., Nr. 800.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

- Un nouveau canon de côtes Américain. (A. Ma., 1905, Nr. 2.)
- Wirkungsweise besappter Panzergranaten. (M. S., 1905, Nr. 2.)
- Eine amerikanische Zielmaschine. (M. W., 1905, Nr. 11.)
- Semi-automatic gun. (E. vom 27. 1. 05.)
- Proposals for armor plate. (A. N. J. vom 14. 1. 05.)
- Lintenschiff-Kommandotürme. (S., Jahrg. 6, Nr. 9.)
- Die Verhütung vorzeitiger Explosionen. (A. B., 1905, Nr. 6.)
- L'artillerie coloniale. (A. Ma. vom 5. 2. 05.)
- The turret and barbette of a battleship. (S. A. vom 4. 2. 05.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

The new French submarine. (S. W. vom 25. 1. 05.)

40-Ft. motor torpedo-launch. (Eg. vom 3. 2. 05.)

Küstenverteidigung, Landungen.

A study of attacks upon fortified harbors. (P. N. I., Vol. XXX, Nr. 4.)

Unsere Stütz- und Angriffsunkte an der Küste. (U., Jahrg. 7, Nr. 10.)

The problem of harbour defence. (U. S. M., Februar 1905.)

La difesa costiera. (Ri. M., Januar 1905.)

Maritime und militärische Fragen.

Naval warfare. (N. M. R. vom 19. 1. 05.)

Der russisch-japanische Krieg. (A. N. G. vom 28. 1., 11. 2. 05; N. M. R. vom 19. 1. 05;

A. Ma., 1905, Nr. 2, 3; A. B., 1905, Nr. 3, 4, 5, 6, 7; M. S., 1905, Nr. 2;

Q. vom 16. 1., 1. 2. 05; M. W., 1905, Nr. 10; D. A., 1905, Nr. 3, 4, 5, 6;

T. i. S., 1904, Nr. 6; O. L., 1904, Nr. 51, 52; 1905, Nr. 1, 2;

J. A. M., Februar 1905; T. f. S., Februar 1905.)

The making of a modern navy. (A. N. G. vom 21. 1. 05.)

Some vessels of the Russian baltic fleet. (E. vom 20. 1. 05.)

Bevakningsbåtar och deras användning. (T. i. S., 1904, Nr. 6.)

Om krig och förberedelse därtill. (Ebenda.)

Was lehrt Port Arthur. (N. M. B. vom 12. 1. 05.)

Lessons of the Japanese war. (S. A. vom 14. 1. 05.)

Le rôle de Port Arthur. (M. F., Januar 1905.)

Die Kielwasserlinie im Kampfe gegen die Kielwasserlinie. (M. S., 1905, Nr. 2.)

Über Port Arthurs Fall und Ende. (D. A., 1905, Nr. 3, 4.)

La question de l'avancement. (Y., Nr. 1403 vom 28. 1. 05.)

Manoeuvres on the grand scale. (A. N. G. vom 28. 1. 05.)

The ram in the light of recent events. (U. S. M., Februar 1905.)

The influence of submarine warfare on British naval supremacy. (Ebenda.)

The battleship supreme in naval warfare. (N. G. vom 19. 1. 05.)

La faillite du cuirassé. (R. M., November 1904.)

Das Seegefecht bei Tsuschima. (D. A., 1905, Nr. 5.)

Port Arthur. (M. W., 1905, Nr. 20.)

Marine- und Militärpolitik, Staatswesen.

La réorganisation des forces navales anglaises. (Y., Nr. 1402 vom 21. 1. 05.)

Naval lessons from America. (Eg. vom 20. 1. 05.)

La Corse, son rôle dans une guerre navale. (A. Ma., 1905, Nr. 2.)

Italiens Bedeutung als Seemacht im Mittelmeer. (U., Jahrg. 7, Nr. 10.)

The fleet and finance. (N. M. R. vom 26. 1. 05.)

Fiscal policy and national defence. (U. S. M., Februar 1905.)

A crisis in our naval policy. (A. N. J. vom 7. 1. 05.)

The naval programme 1905/06. (A. N. G. vom 4. 2. 05.)

Das französische Marinebudget für das Jahr 1905. (N. M. B. vom 21. 1., 4. 2. 05.)

Flottenstützpunkte und Kohlenstationen. (Ebenda.)

Le budget de la marine italienne pour 1905. (Y., Nr. 1405 vom 11. 2. 05.)

Bildungswesen.

Education in Japan. (Eg. vom 20. 1. 05.)

Sprachstudien von Offizieren. (O. L., 1904, Nr. 51.)

Werft- und Banbetrieb, Dock, Kanäle.

New Graving Dock at Southampton. (T. M. vom 15. 2. 05; S. W. vom 18. 1. 05.)
The New York harbor entrance. (S. A. vom 7. 1. 05.)

Sanitätswesen.

The health of the navy in 1903. (N. M. R. vom 19. 1. 05.)
Das Rote Kreuz und Rußland. (O. L., 1904, Nr. 52.)
Das japanische Marine-Lazarettsschiff „Kobe-Maru“. (U., Jahrg. 7, Nr. 11.)
Réservoirs de l'eau métalliques et leur cimentage à bord des navires de guerre.
(A. M. N., Dezember 1904.)
Un cas de lèpre observé à l'hôpital maritime de Brest. (Ebenda.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Zur Proviantfrage. (H., 1905, Nr. 6.)

Rechtsfragen.

Treibende Minen. (A. S. Z., 1905, Nr. 2.)
Les droits de quais. (Y., Nr. 1403 vom 28. 1. 05.)
La conférence de Paris sur l'incident de Hull. (Q. vom 1. 2. 05.)
Die Reform der Strafrechtspflege in Seesachen. (H., 1905, Nr. 7.)

Koloniale Fragen.

Überblick über den Stand der französischen Kolonien im Jahre 1904.
(D. K. Z., 1905, Nr. 3.)
Die Landungsbrücke in Lome (Togo). (D. K., 1905, Nr. 3.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die theoretischen Grundlagen im Schiffbau, mit besonderer Berücksichtigung des Yachtbaues.
(D. Y., 1905, Nr. 14.)
Das Eissegeln. (Ebenda.)
Billige Seekreuzer. (D. Y., 1905, Nr. 13, 14.)

Geschichtliches.

Bilder från nordiska sjuårskriget. (T. i. S., 1904, Nr. 6.)
La dichiarazione di guerra nella storia. (Ri. M., Januar 1905.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Über ein verbessertes Majut-Heizverfahren. (P., Nr. 797.)
Die Funkentelegraphie. (U., Jahrg. 7, Nr. 10.)
Coaling of war-ships at sea. (N. G. vom 19. 1. 05.)
Die Rauchfrage, die Beziehungen zwischen der Rauchentwicklung und der Ausnutzung der
Brennstoffe, und die Mittel und Wege zur Rauchverminderung im Feuerungsbetrieb
(Z., 1905, Nr. 5.)
Skoda- und Nickelstahl-Material. (A. B., 1905, Nr. 5.)

Nautische Fragen.

Chronometer auf deutschen Schiffen. (A. S. Z., 1904, Nr. 50.)
Coast and geodetic survey steamer »Pathfinder«. (M. E., 1905, Nr. 1.)
Deviation of the compass: a graphic method. (J. U. S. I., Januar 1905.)
Bemerkenswerte Stürme. (A. H., 1905, Nr. 2.)

- Die russischen hydrographischen Forschungen im Nördlichen Eismeere 1903. (Ebenda.)
 Die russischen hydrographischen Arbeiten im Stillen Ozean. (Ebenda.)
 Die Deviation und deren Kompensation. (Ebenda.)
 Über Höhenprobleme. (Ebenda.)

Handelsmarine, Dampfschiffahrt.

- Passengers on Atlantic liners. (Eg. vom 20. 1. 05.)
 Agreement on ship subsidy bill. (N. G. vom 15. 12. 04.)
 Les marines marchandes en Extrême-Orient. (A. Ma., 1905, Nr. 2.)
 The Cunard liner »Caronia«. (E. vom 27. 1. 05; Eg. vom 10. 2. 05.)

Handels- und Verkehrsweisen.

- Il commercio italiano nel 1903. (Ri. M., Januar 1905.)
 Shipping and free trade. (S. W. vom 15. 2. 05.)

Fischerei, Rettungsweisen, Seeeunfälle.

- The salvage of ships. (Eg. vom 20. 1., 10. 2. 05.)
 Statistique des naufrages et autres accidents de mer pour l'année 1903.
 (R. M., November 1904.)
 Le bateau de pêche »Domino«. (Y., Nr. 1403 vom 28. 1. 05.)

Verchiedenes.

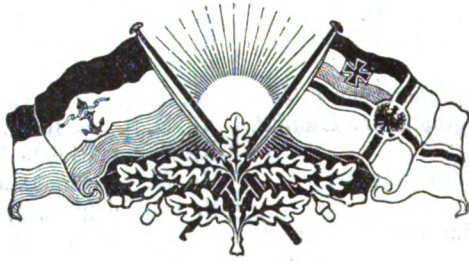
- Eisbrecher. (P., Nr. 798; S. A. Suppl. vom 14. 1., 21. 1. 05.)
 Great Britain and the war in the far east. (U. S. M., Februar 1905.)
 Die wirtschaftliche Situation Rußlands in Ostasien und deren Zukunft.
 (D. A., 1905, Nr. 5.)
 Die historische Entwicklung der deutschen Motorboot-Industrie und ihre Bedeutung für
 die Handels- und Kriegsmarine. (U., Jahrg. 7, Nr. 11.)



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

- A. B.** = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schifffahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geo-
E. = Engineer. [graphie und Statistik.
Eng. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des
M. Sb. = Morskoi Sbornik. [Seewesens.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seeffischer-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schifffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific American.
S. A. Suppl. = Scientific American Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-
S. W. = The Shipping World. [Hygiene.
T. f. S. = Tidaskrift for Søvesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfließes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.



BIBLIOTHÈQUE UNIVERSELLE

ET

REVUE SUISSE

LAUSANNE — IMPRIMERIE GEORGES BRIDEL & cie


BIBLIOTHÈQUE
UNIVERSELLE

ET

REVUE SUISSE

CENT-DIXIÈME ANNÉE

TOME XXXVII



LAUSANNE

BUREAUX DE LA BIBLIOTHÈQUE UNIVERSELLE
Place de la Louve.

PARIS

CHEZ FIRMIN-DIDOT & C^{ie}, 56, rue Jacob.

LONDRES

HACHETTE & C^{ie}, 18, King William Street, Strand.

ALLEMAGNE

LEIPZIG : A. TWIETMEYER. — F.-A. BROCKHAUS.

1905

Tous droits réservés.

L'ALHAMBRA

Sa Majesté Oscar II, roi de Suède et de Norvège, a entrepris, en 1888, un voyage en Espagne, au cours duquel il a écrit des pages éminemment intéressantes, qui n'ont pas été livrées à la publicité. Nous avons été gracieusement autorisés à en détacher un chapitre, dont nos lecteurs auront la primeur en français.

Direction de la BIBLIOTHÈQUE UNIVERSELLE.

C'était à Grenade, par une chaude nuit, à la fin du mois de mai. La voiture du gouverneur se trainait lentement et péniblement à travers les ruelles étroites et escarpées de la ville haute. Elle était violemment ballottée entre les pierres énormes et inégales qui forment le pavé.

Dans cette voiture se trouvaient, en même temps que celui qui écrit ces lignes, le gouverneur de la province, le capitaine-général, et le comte Nils von Rosen, grand-maréchal de la cour de Suède, et je puis vous assurer que les cahots que nous avons à subir étaient des plus rudes qu'on puisse ressentir.

Soudain, cet affreux pavé fit place à une chaussée au sol uni et bien battu, et au même instant nous émergeâmes pour ainsi dire d'un bois magnifique. Les cimes touffues des hêtres, des ormes, des pins et des gommiers s'entrelaçaient au-dessus de nos têtes pour former une voûte sombre, aussi impénétrable aux rayons de la lune qu'à la lueur des étoiles.

C'est dans ce bois que s'élevait l'hôtel portant le nom de Washington Irving, où nos appartements avaient été retenus ; à deux pas se dressait l'Alhambra, le fameux palais rouge, tant de fois chanté par les poètes, dernière retraite des Maures dans la péninsule ibérique. A mesure que nous avançons, nos pensées et nos entretiens roulaient avec plus d'insistance sur ce château et ses destinées, et tout d'un coup, avec la rapidité de l'éclair, l'idée et le désir surgirent en moi de contempler Grenade du haut des tours de l'Alhambra, à l'instant même, par ce clair de lune.

Rien n'était plus facile, assurèrent nos compagnons avec une politesse toute castillane :

— *Todos á la disposicion de Usted !*

Aussitôt dit, aussitôt fait. Nous avons eu une longue et pénible journée de chemin de fer, mais toute pensée de fatigue disparut comme par enchantement....

Un tour à gauche, et notre voiture se trouve sous la vieille porte arabe du palais, Bib-el-Aujar, appelée plus tard Puerte de las Granadas, et qu'un auteur français contemporain nomme avec beaucoup d'à-propos l'entrée triomphale de l'Alhambra.

Juste devant cette magnifique construction mauresque, le regard est toutefois désagréablement arrêté par la vue des immenses murailles construites au temps de Charles-Quint sur les ruines d'une grande partie de l'an-

cien palais maure et avec les matériaux qui en provenaient. Le style Renaissance, d'ailleurs si admirable, jure ici, tant il est peu à sa place. Le puissant empereur avait peut-être voulu appliquer, même dans le domaine de l'architecture, sa fière devise : *Plus ultra!* Mais ici il n'a point réussi. La postérité voit sans regret son château orgueilleux tomber en ruine, tandis que l'Alhambra reste debout. « *Kismet,* » diraient les Arabes.

Laissant de côté le palais impérial, nous nous hâtons d'arriver au pied de la Torre de la Vela, la plus haute tour de l'Alhambra. La porte en était naturellement fermée à cette heure indue, mais toutes les serrures et tous les verrous cédèrent devant les volentés combinées des autorités civiles et militaires.

A une poterne apparut bientôt, réveillée en sursaut, une horrible vieille, aux pieds nus et sales, flanquée de deux roquets plus laids et plus sales encore, qui exhalaient en grognant leur colère à demi contenue par la peur. Ahurie, elle s'empressa d'allumer une lanterne et de réveiller son fils, pour qu'il marchât devant nous avec une seconde lanterne : sous ses haillons, cet homme avait fière mine.

Et nous voilà gravissant des escaliers étroits, raides et tortueux. A la lueur blafarde des lanternes, nous voyions pendre çà et là de sordides toiles d'araignées que le courant d'air faisait balancer. Mais une autre lumière, plus belle, se montra bientôt et soudain elle domina toute la scène, descendant sans entraves sur la terre du haut du firmament semé d'étoiles.

Grenade, étincelant aux rayons argentés de la lune, s'étendait à nos pieds, baignée par son double fleuve, le confluent du Jenil et du Darro. Et tout autour, quel tableau ! Voici la célèbre église du couvent de la Cartu-

cha, et, un peu plus loin dans la plaine, Santa-Fé où, lors du dernier siège de la ville, les chrétiens avaient établi leur quartier-général. Plus près de nous, une vallée qui se resserre à mesure qu'elle s'allonge : la végétation y est luxuriante et, sur son versant opposé, scintille comme un pendant de l'Alhambra, qui est immédiatement au-dessous de nous, le splendide Généralife, ce Trianon des anciens émirs, avec ses jardins d'une magnificence incomparable, ses frais portiques et ses cascades au doux murmure.

Au fond, se dirigeant de plus en plus vers le sud, se dressent des montagnes, où les glaciers et les névés de la Sierra-Nevada brillent sous les rayons caressants de la lune, tandis que les hauteurs des premiers plans, et surtout le fameux *Ultimo suspiro del Moro* (le dernier soupir du Maure), sont ensevelies dans les ténèbres les plus épaisses et dessinent leurs vives arêtes sur les monts neigeux. L'ensemble produit l'effet d'un vaste linceul noir bordé de franges d'argent.

En suivant l'horizon vers le nord, on voit le paysage s'élargir jusqu'à ce que les monts Locha bornent la plaine et la vue ; après avoir embrassé tout le panorama, le regard est ramené à Santa-Fé, de là à Grenade, où le double fleuve fait entendre son paisible murmure dans le silence de la nuit, et enfin s'arrête à l'Alhambra et à la célèbre tour historique où nous sommes.

Une inscription triomphale rappelle fièrement ici la date à jamais mémorable du 2 janvier 1492, ce jour où pour la première fois la bannière de la croix se dressa sur Grenade.

Au reste, ce n'est certainement pas du haut de l'esplanade où nous nous trouvons, mais en bas, au pied de la tour, qu'il faut chercher la beauté de l'Alhambra. C'est

pourquoi je descends et je fais alors au clair de lune une promenade que je n'oublierai jamais, à travers la cour et les salles du merveilleux palais. De temps en temps, un léger nuage voilait l'astre aux rayons d'argent, et tout s'enveloppait de ténèbres mystérieuses. Dans l'intervalle, la lumière pâle, indécise, de la nuit ne me paraissait pas moins pleine de mystère, mais elle était plus belle encore.

Depuis lors, j'ai revu plusieurs fois l'Alhambra en plein jour. Touriste consciencieux, j'en ai scruté tous les détails sous la direction d'un archéologue fort érudit, mais plus intéressant que poétique. J'y ai aussi erré tout seul, le livre de Washington Irving à la main, m'arrêtant à mon gré et rêvant à ma guise, comme peut le faire celui qui a le bonheur de conserver encore à la fleur de l'âge quelques étincelles du feu sacré de la poésie. Jamais il ne me fut possible de détacher mes pensées de l'Alhambra de Boabdil, qui vit le croissant pâlir et disparaître devant l'éclat naissant de la croix.

Ce n'était pas moi qui, d'un regard avide, contempiais toutes ces merveilles, c'était mon autre moi-même, transporté à quatre siècles en arrière, qui se trouvait comme face à face avec des êtres depuis longtemps rentrés dans la poussière, et possédant pour un instant le pouvoir de contempler et de comprendre de grands faits historiques déjà bien éloignés.

* * *

La domination des Maures sur ce beau pays avait duré près de sept siècles. Maîtres durs parfois, mais jamais grossiers, ils avaient apporté une civilisation déjà avancée aux tribus barbares des anciens Visigoths. Ceux-ci, conduits par Ataulf dans la lointaine péninsule, avaient

été peu en contact avec Rome, qui exerça une influence notable sur nombre d'autres peuplades venues de la Germanie.

De nos jours encore, en Andalousie, le peuple porte dans son type et dans son costume, dans ses idées et ses usages, une empreinte incontestablement mauresque. Les églises catholiques y sont de véritables mosquées, bien que leur architecture ait été gâtée par un zèle maladroit. L'agencement des habitations, les instincts de piraterie des hommes, la danse des femmes et mille autres détails rappellent l'Orient musulman.

Mais, vers la fin du quinzième siècle, la domination des Maures, au point de vue politique, était arrivée à son terme. Depuis longtemps déjà, des luttes intestines paralysaient sa force de résistance. Cadix, Séville, Cordoue avaient succombé l'une après l'autre devant la supériorité des chrétiens en politique et dans l'art de la guerre.

Seule, Grenade résistait encore à tous les efforts de Ferdinand et d'Isabelle la Catholique. Son dernier émir, Boabdil, tardivement rappelé au sentiment de ses fautes et des dangers de sa position, ne laissait pas d'être encore redoutable : on eût dit d'un lion aux abois qui, avant de mourir, enfonce profondément ses griffes dans le sein de ses adversaires.

Lui qui naguère avait négligé de secourir à temps ses frères, se berçait de l'espoir que l'Afrique accourrait à son aide. Il comptait aussi sur l'intempérie des saisons, sur les maladies, les inondations et cent autres fléaux que le Prophète ne manquerait pas d'envoyer pour détruire les ennemis du croissant. Et, certes, le camp espagnol fut maintes fois inondé par les flots des neiges fondantes de la Sierra-Nevada ; maintes fois, aux attaques

réitérées de la peste, les rangs des vaillants guerriers s'éclaircirent.

Mais aucun obstacle ne découragea les magnanimes époux, fondateurs de la grandeur et de la puissance espagnoles. Un grand génie militaire, Fernand de Cordoue, qui valait à lui seul toute une armée, dirigeait le siège avec autant de sagesse que de bravoure. La misère augmentait chaque jour derrière les murs de Grenade étroitement bloquée. Le destin implacable, ce Kismet qui tient toujours tant de place dans les idées arabes, ne pouvait plus être conjuré. Les jours suprêmes de la lutte approchaient. Le courage des assaillants avait peu à peu grandi, à tel point que, suivant la légende, des chevaliers chrétiens osèrent s'aventurer jusqu'au pied même de l'Alhambra ou du Généralife, pour voir de leurs yeux les belles princesses mauresques ; de tendres regards leur répondirent et l'or cimenta des ententes qui favorisèrent des enlèvements ; la légende dit aussi que le sang des puissants Abencérages coula sur les dalles de marbre d'une des salles de Boabdil, — salle qui porte encore leur nom, — mais elle ajoute qu'un membre de cette famille, échappé au massacre, devint le guide des chrétiens et contribua, par ses conseils et par ses actes, à hâter la catastrophe finale, grâce aux relations secrètes qu'il avait conservées dans le palais assiégé avec des amis révoltés ou découragés. Voilà, avec bien d'autres choses encore, ce que j'entendais débiter, comme une leçon, sur ce ton bien connu dont les cicérones de tous pays ont le monopole. Mais tout cela, je le concevais d'une façon bien plus intense et bien plus nette par l'imagination que par les sens. Laissons donc l'imagination prévaloir ici un instant, et puisse-t-elle ne pas s'attirer un jugement trop sévère !

* * *

C'était par une soirée de septembre brumeuse et triste, en l'an 1491 de notre ère. La sultane favorite de Boabdil, opulente beauté que nous nommerons Lindaraja, se tenait dans le jardin du harem dont les orangers, les citronniers et les acacias semblaient écouter tantôt le chant langoureux du rossignol, tantôt le murmure des fontaines cristallines. Dans les sombres allées voisines, les autres habitantes du sérail se tenaient prêtes à accourir au moindre signe de leur maîtresse.

Près de la sultane se trouvait la vieille mère de Boabdil, au visage basané, aux traits sévères, au port altier. Leur entretien n'avait pas dû être agréable, car les cils noirs comme jais de Lindaraja paraissaient semés de brillants et des soupirs gonflaient sa poitrine. Tandis que la famine sévissait, non seulement parmi les esclaves chrétiens, mais aussi parmi les guerriers musulmans, l'épouse de l'émir ne connaissait aucune privation. La tendresse de Boabdil avait réussi, jusqu'alors, à préserver celle qu'il aimait. Ce soir, elle venait d'entendre pour la première fois la triste vérité, et son âme se remplissait d'épouvante. Eperdument, ses beaux yeux cherchaient une consolation. Elle savait où elle pourrait la trouver et, les bras ouverts, avec une vivacité inconnue d'ordinaire aux femmes de l'Orient, elle se précipita vers son époux qui venait de paraître. Son regard plein d'angoisse révéla aussitôt à Boabdil la nature de l'entretien des deux femmes. D'un geste où la sévérité s'alliait au respect, il invita sa mère à quitter le jardin ; puis il inclina la tête pour recueillir le baiser des lèvres de corail qui cherchaient les siennes :

— Chasse ces pensées lugubres, ô toi brillant soleil

de mes yeux, trésor précieux de mon cœur ! *Allah il Allah*, et Mahomet est son prophète ! Ne crains rien, il attend longtemps, souvent très longtemps, mais il n'abandonnera certainement pas la cause des fidèles de l'islam ! Essuie donc tes larmes, Lindaraja ! N'oublie point ton bain, il t'attend, car le soleil caresse déjà la cime des montagnes. Va, ne tarde pas !

Un long regard muet, plein d'une tendresse exaltée, mais soumise, un signe aux esclaves attentives, et Lindaraja disparut. Boabdil la suivit des yeux, puis lentement il s'éloigna....

Le Bain de la sultane était, il est encore aujourd'hui, une des perles de l'Alhambra. C'est une petite pièce carrée, dont la plus grande partie est occupée par un bassin de marbre en contre-bas. Huit colonnettes de marbre, groupées deux par deux sur chaque côté et étincelantes de blancheur, soutiennent les arcades artistement ajourées. Les murs forment plusieurs niches, avec des bancs en mosaïque de marbre et, autour des parois, courent des couloirs dont les dalles de marbre étaient alors recouvertes de riches tapis. Les tentures descendaient aussi en festons gracieux de la galerie qui entoure toute la salle de bains et se termine en une coupole dorée, couverte d'ornements de ce style arabe pur qui rappelle les formations de stalactites dans une grotte.

Au fond d'une de ces galeries, loin de la salle principale et derrière d'épaisses draperies qui interceptaient la vue, une place était aménagée pour les femmes esclaves dont le chant et la musique remplissaient la salle d'accords harmonieux et mystérieux. Ceux-ci se mêlaient agréablement aux nuages parfumés qui montaient des aromates brûlant dans les encensoirs, sur lesquels le soleil avait d'abord jeté en signe d'adieu ses derniers

rayons d'or, et que la lune, aussitôt après, venait argenter de ses reflets. Car, lorsque le roi du jour disparaît derrière les cimes de la Sierra-Nevada, il ferme aussitôt les portes de son brillant palais....

Boabdil se rendit dans ses propres appartements, dont les ruines, enfouies sous le palais de Charles-Quint, restent maintenant à jamais soustraites à tout regard humain.

C'est là que, plongé dans de profondes méditations, il passa la nuit. Le sommeil fuit sa couche jusqu'au lever de l'aurore. Alors seulement ses paupières se fermèrent pendant quelques instants, mais pour se rouvrir brusquement au bruit des cors de cuivre, dont les sons éclatants pénétraient jusque dans l'enceinte de l'Alhambra.

Un serviteur, accouru en hâte, annonça que des hérauts portant le drapeau blanc des parlementaires venaient du camp ennemi et demandaient audience. A l'instant, Boabdil était redevenu le fier émir, sachant se dominer et dominer les autres. Il ordonna d'assembler ses conseillers, ses chefs d'armée et sa cour, et descendit lui-même dans la grande enceinte appelée aujourd'hui encore Patio de los arrajanes (cour des myrtes).

C'est un vaste bassin à bordure de marbre, entouré dans sa plus grande partie de ces colonnes sveltes et de ces arcades gracieusement découpées, ornées de vives couleurs, qui caractérisent l'architecture mauresque et lui impriment ce cachet particulier si vanté par les connaisseurs.

Arrivé là, Boabdil s'écria d'une voix impérieuse :

— Suivez-moi dans la salle des audiences, vous tous qui êtes réunis ici, et toi, vaillant Hassan, conduis les envoyés étrangers devant mon trône !

Le trône de Boabdil se dressait au centre de la salle

qui a gardé le nom de Salon de los embajadores. C'est une vaste et magnifique salle, située sur l'un des grands côtés de la Cour des myrtes et richement décorée dans ce style que, pour plus de brièveté, nous appellerons le style de l'Alhambra. L'obscurité y régnait encore ; aussi une foule d'esclaves s'empressèrent-ils d'allumer des torches dont l'éclat donna à la salle un aspect solennel et imposant. Pour honorer les envoyés, Boabdil fit orner son turban d'une agrafe étincelante de pierreries et jeta sur ses épaules robustes un manteau de pourpre broché d'or.

Ces apprêts à peine terminés, Hassan annonça les étrangers. Mais, tandis qu'il s'acquittait de cette mission, un feu sombre qui ne présageait rien de bon pour les négociations brillait dans ses yeux. Cependant Boabdil, avec la dignité calme et le port majestueux d'un souverain musulman, fit lentement, mais gracieusement, son *salam* aux nouveaux venus. Il leur demanda ensuite qui les avait envoyés et quelle importante affaire les amenait dans son palais à une heure si matinale.

Du groupe des envoyés chrétiens se détacha alors un homme à la fleur de l'âge, l'air noble et chevaleresque. Il portait un casque d'or, et une étincelante armure d'acier le couvrait des pieds à la tête. Personne ne se serait douté que cette armure cachait un haut dignitaire de l'église, un futur cardinal, qui bientôt devait être le premier gouverneur chrétien de Grenade. Mais il ne faut pas oublier que jadis il n'était nullement extraordinaire de voir un prêtre revêtir la cuirasse et ceindre le glaive pour servir une église « militante, » non seulement au sens figuré, mais encore au sens propre. D'une voix qu'il s'efforçait de rendre aimable, bien qu'elle fût orgueilleuse et froide, il fit entendre ces paroles :

— Noble seigneur, mon souverain, don Fernando, et ma souveraine, doña Isabel, qui, pour la plus grande gloire de Dieu et de la sainte Vierge, ont sous leur double sceptre réuni toute l'Espagne, sauf ce castel, m'envoient vers vous pour vous sommer de ne pas prolonger davantage une inutile résistance à leurs armes invincibles, mais d'abandonner Grenade et son château si vaillamment défendu.... En retour, au nom de Leurs Majestés et par égard pour votre courage ainsi que pour celui de vos guerriers, je vous promets une retraite honorable avec vos soldats et vos serviteurs, vos étendards, vos armes, vos trésors et tous vos biens, de la manière et au jour qu'il vous plaira, noble seigneur, de fixer vous-même. Telle était ma mission. J'attends votre réponse.

Un silence de mort se fit dans la salle : on pouvait entendre le souffle et presque les battements de cœur des assistants. C'est que l'on était à une de ces heures décisives dont le souvenir se grave à tout jamais sur les feuillets de l'histoire. Soudain Boabdil saisit sa barbe opulente, éleva sa voix tonnante et rugit plus qu'il ne prononça ces mots :

— Sortez, avant que s'enflamme ma colère ! Hâtez-vous de regagner votre camp et emportez avec vous ma réponse : je jure par la barbe du prophète que je ne livrerai point cette forteresse, legs de mes vaillants ancêtres, même si l'orgueilleux roi d'Espagne redouble le nombre de ses troupes et la fureur de ses attaques !

A cette réponse, le prélat se redressa brusquement, sa fierté éclata sans voiles et il s'écria :

— Infidèle aveugle, tremble donc devant le sort qui t'est réservé ! Apprends que des milliers et des milliers de chevaliers viennent, en présence de notre roi et de notre reine, de jurer solennellement, sur le crucifix que

le saint Père nous a envoyé, de ne pas déposer les armes qu'ils n'aient ceint le laurier de la victoire et, pour sceller ce serment, ils ont reçu le précieux sacrement de l'autel. Tu méprises ces choses, chef des infidèles, maudit de Dieu ! Tu nous braves encore au dernier moment ! Eh bien, qu'il te soit fait selon ton désir ! Le châtiment ne se fera point attendre.

Il se retournait pour sortir, quand un murmure s'élevant de plusieurs côtés de la salle parvint à ses oreilles. Comme s'il y eût été préparé, le cardinal s'arrêta un instant, incertain, sur le seuil de la porte.

Boabdil, de son côté, promena un regard étonné autour de lui. C'était la première marque de découragement qu'il eût encore perçue. Son noble visage pâlit légèrement, mais ce fut tout.

Avec un calme glacial, il congédia d'un geste les envoyés chrétiens ; et lentement ses lèvres murmurèrent :

— Allah il Allah !

Lorsque les étrangers furent sortis, ses regards scrutateurs firent lentement le tour de la salle. Le silence régnait de nouveau parmi ses sujets. Aucun d'eux n'osait affronter les yeux de l'émir, aucun ne pouvait sonder la profondeur de ses pensées, aucun mesurer l'immensité de ses peines. Sa voix se radoucit.

Il ordonna aux assistants de se rendre sans retard dans la mosquée voisine de l'Alhambra, d'y écouter, prosternés à terre, la volonté d'Allah et d'implorer son aide pendant les prières de l'iman. Quant à lui, il déclara vouloir accomplir ses dévotions du matin et attendre le lever du soleil dans l'oratoire dont les belles colonnades s'élancent au-dessus de l'abîme, en face du Généralife.

En approchant de la porte qui mène à la Salle des

lions, la principale du harem, l'émir entendit des clameurs déchirantes. Toutes les femmes du sérail s'y étaient réunies et avaient assisté, sans être vues, à l'audience ; de sinistres pressentiments agitaient leurs cœurs.

La Salla de leones est peut-être la plus magnifique de l'Alhambra. Avec sa double colonnade d'un goût parfait et ses murailles aux mosaïques éclatantes, elle se distingue surtout par son bassin de marbre et la splendide fontaine qui en occupe le centre.

Alors, de même qu'aujourd'hui, outre le puissant jet d'eau central, douze autres jets argentés s'échappaient, aux yeux du spectateur ébloui, des gueules béantes de douze lions placés en cercle, comme pour la garde d'un sanctuaire. Le Coran défendant de reproduire l'image de l'homme et même d'animaux qui existent en réalité, les figures de ce genre sont fort rares et, lorsque parfois on en découvre, elles sont toujours, comme ici, représentées d'une manière fantastique, sans équivalent dans la nature.

Cette salle est, nous l'avons dit, célèbre dans le monde entier et mérite de l'être, mais jamais elle ne fut plus belle qu'à ce moment-là, toute remplie d'une foule agitée, aux yeux noirs brillant derrière les voiles précieux, ses murailles et ses voûtes étincelantes baignées par les reflets de l'aurore naissante.

Un instant, Lindaraja s'affaissa sur le sein de son époux, mais il était incapable de répondre à ses marques d'affection. Surmontant son émotion, il traversa la cohue inquiète des femmes, jeta à la dérobée un regard presque timide à sa mère qui, sévère, attendait dans un des plus sombres coins de la salle, et se rendit, seul, à la prière du matin.

Que s'y passa-t-il ? Quels sentiments s'emparèrent de

lui? Ce fut et cela restera un secret pour tous. De la mosquée montait le murmure des discussions soulevées par les différentes manières de voir des assistants, et, ce matin-là, les dévotions, d'ordinaire si strictement accomplies, furent des plus troublées. Personne n'écoutait l'iman qui lisait à haute voix le Coran.

L'histoire nous apprend que l'indécision, le découragement et la trahison à peine voilée y entremêlaient les fils de leurs intrigues funestes, bien que nul n'osât encore conseiller ouvertement la capitulation. Seul, le vaillant Hassan, poussé, s'il faut en croire la légende, moins par l'amour des batailles et par le fanatisme religieux que par la jalousie et la haine des chevaliers chrétiens, pour lesquels la jeune femme qu'il aimait avait abandonné le harem, soutenait la cause de la résistance à tout prix.

Mais le nombre des hommes vraiment résolus qu'il réussissait à grouper autour de lui se réduisait continuellement. Il put, il est vrai, en décider quelques-uns à tenter une sortie, mais cette entreprise désespérée échoua, comme on pouvait le prévoir. Grièvement blessé, Hassan fut emporté hors du combat, et le découragement continua à croître de jour en jour, d'heure en heure.

Plusieurs semaines s'écoulèrent ainsi, sans qu'aucune résolution fût prise, mais la situation des assiégés devenait sans cesse plus critique. Le cordon des assiégeants se resserrait toujours davantage et l'espoir d'un secours venant du dehors s'évanouissait à mesure qu'avancait l'automne et que l'année approchait de sa fin. On entendait, de plus en plus proches et distincts, les cris d'allégresse des assiégeants, sûrs de la victoire, et les apprêts de l'assaut autour des murailles démantelées.

Boabdil ne trahit jamais les souffrances de son âme, même lorsque les allusions à la capitulation devinrent

plus fréquentes et se transformèrent enfin en exigences impérieuses. Hassan, dont les blessures n'avaient pas été longues à guérir, n'eut bientôt plus aucun partisan. Un beau jour, il disparut de l'Alhambra ; la légende chrétienne dit qu'il s'était précipité seul contre plusieurs chevaliers chrétiens et avait péri sous leurs glaives.

La légende maure est toute différente : elle se rapproche de cette tradition qui nous montre Olaf Trygvason, le royal héros de notre *Saga* norvégienne, émergeant des flots teints du sang de Svolder, et jeté sur un rivage désert pour vivre ensuite, pèlerin repentant et ignoré, dans des contrées lointaines jusqu'à l'âge le plus avancé. Laissez-moi adopter ici cette seconde version comme la plus digne de foi. Elle est, dans tous les cas, la moins banale et la plus intéressante pour la mémoire du vaillant guerrier. Bref, avec lui avait disparu le seul élément capable de résistance, et le courage avait entièrement abandonné les soldats jadis si redoutables de Boabdil.

Dans le camp chrétien, les jeunes chevaliers réclamaient instamment l'assaut, dans l'espoir d'y conquérir non seulement de la gloire, mais encore un riche butin, avec tous les droits du vainqueur. Leurs aînés, dont les avis étaient représentés par Fernand de Cordoue, le valeureux capitaine aussi héroïque que sage, déconseillaient, au contraire, toute nouvelle effusion de sang et proposaient d'essayer une fois encore d'atteindre le but désiré par la voie des négociations. Ce sage conseil reçut aussi l'approbation des souverains et, le dernier jour de l'année, la sommation d'abandonner sa dernière et précieuse possession d'Espagne fut renouvelée à Boabdil avec plus d'énergie encore que précédemment.

Toute résistance était désormais réellement impos-

sible ; dans une entrevue solennelle de Boabdil avec les souverains espagnols, au second jour de la nouvelle année, de cette année qui brille en lettres d'or dans les fastes de l'Espagne, la capitulation fut enfin consentie. L'émir accueillit avec une froideur glaciale les témoignages d'estime chevaleresque que les vainqueurs lui prodiguaient. Indifférent, en apparence du moins, il écouta derechef les conditions si avantageuses qu'on lui faisait et qui lui assuraient une retraite honorable. Tout cela le touchait aussi peu que les encouragements de son vizir, qui essayait de le consoler en lui rappelant combien d'autres grands hommes avaient dû subir un sort analogue.

Muet, il vit les siens défiler devant lui par la porte ouverte de Bib-el-Aujar et suivit enfin lui-même, sombre et pensif, ses guerriers, sans jeter un seul regard en arrière, tandis qu'autour de lui se pressaient en foule les femmes tremblantes et éplorées. Son âme s'était couverte d'un voile aussi impénétrable, aussi mystérieux pour les chevaliers chrétiens que ceux derrière lesquels s'abritaient les femmes maures.

C'était un lugubre cortège de deuil qui se dirigeait ainsi vers la côte, d'où les navires venus à sa rencontre devaient ramener ce qui restait de l'armée maure aux lieux d'où elle tirait son origine. La route, se dirigeant vers le sud, traversait les hauteurs qui précèdent la Sierra-Nevada.

Sur le dernier des sommets d'où l'on pouvait voir la vallée de Grenade, le cortège fit halte. Involontairement, tous se retournèrent vers cette patrie belle et aimée d'où un sort malveillant les exilait, et ce fut un déchaînement d'imprécations et de cris de douleur. Boabdil se retourna aussi....

Là, pour la dernière fois, l'Alhambra s'offrait à ses yeux dans toute sa splendeur. Mais, ô douleur ! sur la Torre de la Vela, d'où venait de disparaître le signe du croissant, déjà le vent faisait flotter le fier étendard chrétien de la Castille, et le bruit de mille voix joyeuses montait à son oreille. Alors, enfin, les liens dont il avait enchaîné son âme se rompirent. Il éclata en pleurs, les pleurs les plus amers qu'ait jamais versés œil humain, et il se jeta la face contre terre, au risque de se briser la tête sur le dur rocher qu'il inondait de ses larmes.

A ses côtés, partageant son désespoir, se prosternait la tendre épouse dont le cœur saignait aux malheurs et aux souffrances du bien-aimé ; mais, droite et fière, dit la légende, se tenait auprès d'eux l'austère sultane mère.

— Boabdil, Boabdil, mon fils, murmurait-elle, il est juste qu'aujourd'hui tu pleures comme une femme, puisqu'hier tu n'as pas su combattre et mourir comme un homme !

C'était plus que ne pouvait supporter le fier émir. Comme un lion irrité, il se redressa. Arrachant son cimenterre hors du fourreau, d'abord il en leva la pointe vers le ciel assombri, puis il l'inclina vers Grenade, désormais chrétienne :

— Qu'Allah entende mon serment ! Entendez-le, vous aussi, musulmans mes frères, maintenant et dans les temps à venir ! Ce pays où nous avons si longtemps dominé, nous ne pouvons plus le nommer nôtre. Les flots de la mer vont nous recueillir et les vents inexorables nous mener vers de nouvelles demeures, sur la côte d'Afrique. Mais ne croyez pas pour cela, orgueilleux vainqueurs d'aujourd'hui, que notre haine soit éteinte, que notre vengeance puisse s'endormir ! Sur la mer, nous continuerons à vous dominer, et de longtemps

encore, à jamais peut-être, vos côtes ne pourront jouir de la paix. Nous pillerons vos ports et vos villes, nous passerons vos guerriers au fil de l'épée, nous emmènerons vos femmes et vos enfants captifs dans la contrée où vous nous exilez maintenant ! Voilà ce qui vous attend en retour de l'outrage cruel que vous nous avez fait subir !

Boabdil baissa la tête. Un silence lugubre avait succédé aux cris de douleur, et l'expression du désespoir avait fait place à celle de la haine. Même sur le visage altier de la sultane mère, un éclair sinistre passa.

— Allah est grand ! En route pour la côte, et puis... à l'œuvre pour la vengeance !

C'est avec ce cri sur les lèvres que les fils de l'islam détournèrent leurs yeux de Grenade et abandonnèrent pour toujours le sol libéré de l'Espagne.

* * *

Ainsi se termina ma vision. Son mirage se dissipa et, de nouveau, j'appartins au présent. Le soir tombait. Je quittai le château et me dirigeai vers l'hôtel, jetant, moi aussi, comme Boabdil, des regards de regret en arrière.

La prédiction de l'ancien roi maure se réalisa, comme nous l'apprend l'histoire.

Un fils du petit-fils de Ferdinand et d'Isabelle, le héros de Lépante, brisa, il est vrai, au siècle suivant, la prépondérance barbaresque dans la Méditerranée ; mais longtemps, longtemps encore, les eaux africaines furent inquiétées par une piraterie que les puissances maritimes d'Europe essayèrent en vain de détruire. Plusieurs d'entre elles durent même acheter la paix d'année en année, moyennant un tribut honteux. Notre cher et vénéré drapeau azur et or flotta, lui aussi, plus d'une fois

sur des vaisseaux dirigés vers les ports où régnait le croissant, afin d'acquitter un hommage déshonorant.

Je ne me rappelle que trop le sentiment d'humiliation que j'éprouvai, tout enfant, en entendant parler de cela. Adolescent, j'eus le bonheur de participer pendant quelque temps, à bord d'un navire de guerre suédois, à la campagne navale, entreprise sur l'ordre de feu mon auguste père, pour nous délivrer par la force des armes du dernier tribut détesté, celui qu'exigeait le Maroc.

Tous ces tributs humiliants sont maintenant abolis et oubliés depuis longtemps. Mais l'image du passé, dont les nobles traits brillent encore aujourd'hui aux yeux du voyageur dans les salles de l'Alhambra, sur ses murs et sur ses tours, cette image, elle, ne périra jamais.

Et le nom de la montagne où coulèrent les larmes d'adieu de Boabdil, *El ultimo suspiro del Moro*, nous rappellera toujours une civilisation bien digne d'estime et de sympathie, mais qui cependant, grâce à Dieu, devait disparaître devant la force victorieuse, plus pure et plus sainte, de la croix, et devant les bienfaits plus grands de la civilisation chrétienne.





LA SUPPRESSION DE LA DOULEUR

S'il est un droit incontestablement acquis à celui qui souffre, lorsqu'il est appelé à subir une opération, c'est, à coup sûr, celui de demander à son chirurgien « de ne rien sentir. »

Ce droit est quelquefois mis en doute par les hommes de l'art, qui désirent pouvoir se rendre compte, pendant le cours d'opérations spéciales, s'ils n'ont pas intéressé certains nerfs. Le patient, appelé à renseigner ainsi personnellement le médecin, trouve le prétexte discutable et insuffisant.

Quelques cardiaques exceptés, on peut dire qu'à notre époque le malade est fondé à réclamer toujours l'anesthésie, soit locale, soit générale, s'il est dans l'obligation de passer par une intervention douloureuse.

Aujourd'hui encore, dans certaines cliniques hospitalières (pas en Suisse, heureusement) on opère « à froid, » c'est-à-dire sans endormir le patient, toutes les fois que l'opération ne demande pas un laps de temps trop long pour son exécution.

C'est une manière de faire révoltante et insoutenable

dans l'état actuel de la science. N'est-ce pas abuser étrangement de la constance d'une certaine classe de malades, qui, sans mot dire, se soumettent à un traitement d'un autre âge, parce que l'insuffisance de leur éducation ne leur a pas permis de soupçonner l'existence du chloroforme ?

* * *

Les anesthésiques ont ouvert une ère nouvelle à la médecine et plus particulièrement à l'humanité souffrante.

Malgré leur avènement et les avantages sans nombre qu'ils ont introduits avec eux, bien des chirurgiens ont conservé de nos jours les procédés opératoires rapides, « comme si, disait Pouteau, un sablier devait être la mesure du mérite d'un opérateur. »

Et cependant des maîtres nient qu'il soit indiqué maintenant de conserver de tels procédés près des champs de bataille.

Il serait injuste de ne pas reconnaître que, dans les cliniques, on se montre de moins en moins curieux de l'effet à produire sur les assistants. Le chirurgien se place commodément, « il n'abat plus les membres avec la *furia*, la recherche de pose et les grands gestes incommodes de ses prédécesseurs. »

Cette lenteur relative, qui tend à devenir la méthode de choix, a un inconvénient pour le médecin. Obligé, s'il est très en vue, d'opérer plusieurs heures chaque jour, il peut, à la longue, être gravement incommodé par l'odeur de l'éther et du chloroforme. Surtout lorsqu'il s'agit d'une intervention dans les régions avoisinant la tête, la proximité du masque d'où s'échappent constamment les vapeurs anesthésiques finit par devenir réellement intolérable.

C'est pourquoi certains chirurgiens, soucieux de conserver tous leurs moyens pendant qu'ils opèrent, n'hésitent pas à sacrifier la sensibilité du malade et à ne faire aucune anesthésie générale dès qu'ils sont appelés à opérer la tête ou le cou.

Ce point de vue est sans doute insuffisamment justifié.

* * *

L'anesthésie générale se faisait toujours ces dernières années au moyen du chloroforme ou de l'éther.

De tout temps l'un et l'autre ont eu leurs partisans, et tout dernièrement il s'est encore élevé de violentes discussions sur leurs dangers comparatifs.

L'éther fut d'abord donné en Amérique comme anesthésique général en 1846 par Jackson et Morton de Philadelphie. Il fut remplacé l'année suivante par le chloroforme, sur la recommandation de Simpson.

Des alertes et des décès survenus subitement pendant l'administration du chloroforme attirèrent l'attention de quelques praticiens. Deux chirurgiens genevois, le regretté D^r Comte et son maître M. Julliard, appuyés par Schiff, entreprirent une vigoureuse campagne contre le chloroforme au profit de l'éther.

Reprenant les statistiques, d'outre-mer surtout, ils démontrèrent que le chloroforme est infiniment plus dangereux que l'éther, et notamment, que les accidents se produisant au cours d'une anesthésie par l'éther sont toujours moins graves que ceux du chloroforme.

En effet, ce dernier agit sur le cœur, qu'il peut paralyser du coup sans laisser aucune chance de secourir le malade. Et c'est précisément cette soudaineté, impossible à prévoir, jointe à l'impuissance où l'on est de con-

jurer et de réparer l'accident, qui fait l'horrible des malheurs causés par le chloroforme.

L'éther, au contraire, tonifie le muscle cardiaque. La seule chose à surveiller est la respiration, qui peut s'arrêter pendant l'administration massive de l'éther. Mais, même dans ce cas, le cœur continue toujours à battre, et en pratiquant immédiatement la respiration artificielle, il est extrêmement rare que l'on ne ramène pas, souvent en quelques secondes, le jeu des poumons.

Enfin, il n'est pas inutile de faire remarquer que les mouvements respiratoires sont directement perceptibles à la vue, ce qui en rend la surveillance autrement facile que celle du cœur, dont l'intégrité fonctionnelle ne peut être constatée et suivie que par l'intermédiaire du pouls, et, la plupart du temps, d'un pouls affaibli par l'anesthésie même, par la position que l'on est obligé de donner au patient, et enfin par les multiples petits accidents qui sont l'aléa de chaque minute dans toute opération.

* * *

En Amérique, il y a eu 450 cas de mort par le chloroforme en 1887, contre 75 par l'éther.

Le D^r Andrews, comparant les accidents qui reviennent à l'un et à l'autre des anesthésiques, trouve sur un total de 200 893 personnes endormies 1 mort sur 23 204 narcoses à l'éther et 1 mort sur 2723 narcoses au chloroforme.

Aujourd'hui on considère que les cas de mort sont dans la proportion de 1 sur 25 804 pour l'éther et de 1 sur 2873 pour le chloroforme.

Ces chiffres donnent la proportion des dangers que présentent ces deux substances. Il convient d'ajouter

que, l'administration de l'éther demandant infiniment moins de précautions que celle du chloroforme, le médecin peut, dans les cas urgents, et en l'absence d'un confrère, le faire donner par quelqu'un n'en ayant pas l'habitude.

On comprend l'immense avantage que cela offre au médecin de campagne, appelé à intervenir seul à tout moment dans les circonstances les plus difficiles.

Une nouvelle méthode d'anesthésie générale a fait son apparition ces dernières années, l'*analgésie rachidienne* ou *rachicocaïnisation*.

Cette méthode a ceci de particulier qu'elle laisse le patient en pleine possession de son intelligence; il ne « perd pas connaissance, » il ne perçoit simplement plus la douleur.

L'honneur de cette découverte revient à un médecin de New-York, M. Léonard Corning. Il la fit en 1885, soit treize ans avant le Dr Bier qui, pendant longtemps, a passé pour l'avoir pratiquée le premier. M. Bier a eu cependant le grand mérite d'en étudier l'effet sur lui-même avant de l'appliquer au patient, procédé délicat qui mérite, à tous égards, d'être souligné.

La moelle épinière se résout, au niveau des verèbres lombaires, en un certain nombre de filaments nerveux qui baignent librement dans un liquide, le liquide *céphalo-rachidien*. Le tout est contenu dans une dilatation des membranes méningées qui servent d'enveloppe à la moelle, dilatation appelée *sac arachnoïdo-dural*.

Lorsque, par un procédé quelconque, on instille dans ce sac quelques gouttes d'une solution de cocaïne, celle-ci se diffuse dans le liquide céphalo-rachidien et, au bout de quatre à huit minutes, la sensibilité disparaît complè-

tement des membres inférieurs pour gagner peu à peu les parties supérieures du tronc jusqu'aux aisselles. La cocaïne produit, dans ces conditions, un effet identique à celui de la section de la moelle épinière.

On a donné à cette insensibilisation le nom d'analgésie, pour bien spécifier que la perte de la sensibilité ne s'accompagne pas de celle de la connaissance et qu'elle laisse intacts les mouvements.

La méthode de choix consiste à injecter la cocaïne au moyen d'une seringue à morphine entre deux vertèbres. L'analgésie est absolue, tant en ce qui concerne la peau que les os et les nerfs, si bien que l'on peut amputer une jambe aussi bien qu'ouvrir le ventre sans provoquer, chez le malade, autre chose que le profond étonnement de ne rien sentir tout en étant parfaitement éveillé.

L'insensibilité dure de une à une heure et demie, avec une dose de 15 milligrammes à 2 centigrammes de cocaïne.

Cette brillante méthode était, à vrai dire, complètement ignorée en Europe, et le D^r Bier l'a réellement « découverte » en 1895, une année après qu'un étudiant en médecine de Genève eut, de son côté, fait connaître le principe de l'analgésie rachidienne sur les lapins.

Depuis lors, le grand chirurgien parisien M. Tuffier pratique toutes ses opérations sur les parties inférieures du corps en insensibilisant ses malades par le procédé de Corning. Il compte aujourd'hui plus de 1500 grosses interventions, tant sur les membres que sur les intestins, l'estomac et les reins.

Il est difficile de donner une idée de la stupéfaction que produit, chez un médecin qui y assiste pour la première fois, une opération faite dans ces conditions. Cette insensibilité contraste étrangement avec la conservation

des mouvements et de l'intelligence, et l'ensemble constitue sans doute une des acquisitions les plus curieuses des sciences médicales modernes.

Ses inconvénients, disons ses dangers, méritent d'arrêter l'attention.

Tous ou à peu près tous les malades souffrent, quelques heures après l'analgésie rachidienne, de maux de tête qui, dans quelques cas, peuvent être d'une intensité extrême. Le Dr Bier en fut si violemment affecté qu'il tenta, dit-on, de se jeter par la fenêtre.

Secondement, les patients voient et entendent ce qui se passe autour d'eux et, sur la plupart, le cliquetis des instruments, joint à tout le reste, produit un effet plutôt macabre.

Enfin, et ceci est autrement grave, on en meurt.

Les praticiens ont publié déjà une vingtaine d'accidents mortels par l'analgésie rachidienne, survenus tous après, et le plus souvent plusieurs heures après l'intervention.

La méthode est aussi chaudement défendue par quelques-uns que rudement attaquée par les autres. A l'heure qu'il est, elle n'a causé ni plus ni moins de malheurs que le chloroforme, au début de son application, en tout cas, et il est possible qu'un jour elle prenne sa place dans la pratique journalière.

Pour l'instant, le public ainsi que le médecin feront bien d'en user avec la plus grande circonspection, en attendant quelque perfectionnement dans le procédé.

* * *

La médecine s'est enrichie de plusieurs médicaments nouveaux susceptibles de supprimer, les uns la douleur existante avec conservation de la sensibilité, les autres la douleur provoquée, c'est-à-dire la sensibilité même.

Les premiers dérivent de la morphine et présenteraient, semble-t-il, de réels avantages sur celle-ci. Ce sont la *dionine* et l'*héroïne*.

Ainsi que la morphine, et aux doses maxima auxquelles on peut les administrer, ces substances « endorment la douleur, » par exemple celle d'une névralgie, mais elles ne suppriment pas, comme la cocaïne, la sensibilité au point de permettre l'incision des tissus sans que le patient s'en aperçoive.

La dionine a des propriétés narcotiques très semblables à celles de la morphine. De plus, elle est sans influence sur la respiration, qu'elle ne ralentit pas. Elle calme la souffrance et endort le malade. Elle arrête les plus violentes douleurs, comme celles qui accompagnent les coliques hépatiques.

Il faut environ un quart d'heure pour que son effet se fasse sentir.

Les maux de tête, si fréquents et pénibles après l'usage de la morphine, sont exceptionnels avec la dionine. Cependant, sa tendance à congestionner la tête semble autoriser à ne pas accepter cette affirmation sans réserve.

Jusqu'ici, elle ne paraît pas créer d'accoutumance, ce qui en fait un aide précieux pour venir au secours des morphinomanes en la substituant graduellement à la morphine.

Le procédé qui consiste à diminuer, progressivement mais rapidement, les injections de l'opium dans le traitement du morphinisme chronique, compte, aujourd'hui, des adeptes de plus en plus nombreux. Cette suppression, de quelque manière qu'on la fasse, est extraordinairement pénible pour celui qui la subit, d'autant plus que, en principe, on cherche à obtenir la suppression

complète dans un délai de six jours. On avait cru pouvoir tromper l'appétit du malade pour le fatal narcotique en lui injectant de la cocaïne à la place, mais l'apparition de la cocaïnomanie, chez les morphinomanes que l'on traitait, a fait voir que le remède ne valait pas mieux que le mal. On a reconnu, de plus, que le cocaïnomane est encore plus difficile à guérir que celui qui s'est adonné à la morphine.

Le besoin se faisait donc sentir de posséder une substance qui, tout en calmant la douleur et en procurant un véritable bien-être aux malades, ne présentât pas les redoutables inconvénients de la morphine.

Pour le moment, la dionine semble bien remplir ces conditions.... jusqu'au moment où les abus, toujours possibles, de quelque déséquilibré en quête de sensations inédites viendront peut-être, à leur tour, jeter le discrédit sur elle.

* * *

Le second succédané et dérivé de la morphine, l'héroïne, a des effets très semblables à ceux de la codéine, autre dérivé de l'opium, à des doses dix fois moindres.

Elle diminue la fréquence des respirations, mais, d'un autre côté, l'air a plus de temps pour pénétrer dans les alvéoles pulmonaires. Les mouvements inutiles à la respiration étant beaucoup diminués, il en résulte une moindre consommation d'oxygène et, partant, une diminution de la température du corps.

La sensibilité aux excitations mécaniques et à la douleur est atténuée. La conséquence immédiate est la disposition au sommeil ou, sinon, à l'assoupissement. Elle donne des résultats remarquables dans toutes les affections où une gêne quelconque entrave la respiration. Elle

paraît donc particulièrement indiquée chez les phthisiques et les asthmatiques, ainsi que dans les affections bronchiques.

Jusqu'ici tout le bien qu'on a dit de l'héroïne n'a été mitigé par aucune déception.

Malgré les découvertes récentes, aucun médicament n'a une valeur comparable à celle de la cocaïne comme anesthésique local. Injectée sous la peau, elle empêche les nerfs sensibles de percevoir la moindre sensation douloureuse, tout en respectant intégralement les nerfs moteurs et en grande partie le toucher.

Cependant, il y a des variations dans le degré de sensibilité de chacun pour l'anesthésie cocaïnique. Certaines personnes sont absolument réfractaires à l'action de la cocaïne, alors qu'une simple injection d'eau stérilisée ou phéniquée les anesthésie localement d'une façon parfaite, sans que, jusqu'ici, on puisse expliquer cette curieuse idiosyncrasie par aucune anomalie anatomique.

La cocaïne est extraite de la coca, arbrisseau de la Bolivie et du Pérou; on la prépare aujourd'hui également par synthèse.

Les Péruviens avaient déjà fait connaître aux explorateurs, il y a plus de trois siècles et demi, la propriété qu'ont les feuilles de coca de tromper la faim, lorsqu'on les mâche, en donnant une énergie nouvelle à la musculature.

La plante est fort en honneur dans ces pays, où elle est sacrée; elle figure sur l'écu de la Bolivie. Elle constitua longtemps une des richesses du pays, si bien que les Indiens payaient leur tribut en feuilles de coca.

Les habitants des hauts plateaux en ingèrent les feuilles, macérées dans de la chaux, pour affronter les

grandes altitudes, pratique qui les met, disent-ils, à l'abri du mal de montagne.

Ces propriétés passèrent pour des fables jusqu'en 1859, où Mantegazza expérimenta la coca sur lui-même et confirma ce qu'on en avait dit.

Les travaux purement scientifiques s'accumulèrent rapidement, mais ce ne fut qu'en 1884 que le Dr Karl Koller montra, en anesthésiant avec la cocaïne la conjonctive d'un malade, tout le parti pratique qu'on pourrait en tirer dans les opérations chirurgicales.

La cocaïne a une affinité spéciale, élective, pour les expansions des nerfs sensibles, affinité comparable à celle du curare pour les nerfs moteurs.

L'anesthésie est absolue, lorsque l'injection est convenablement pratiquée, et le bistouri entre dans les chairs sans provoquer d'autre sensation que celle d'une pression. Cette anesthésie est profonde et durable. Elle permet les opérations les plus douloureuses sans que le patient le plus sensible accuse la moindre douleur, qu'il s'agisse de lui arracher un ongle ou de lui suturer le périooste d'un os brisé.

Pour arriver à provoquer régulièrement une anesthésie parfaite, il faut un certain doigté, qui ne s'acquiert qu'au prix d'une pratique très longue dans cette spécialité. Cette réserve faite, on peut dire que la cocaïne est certainement l'anesthésique local idéal.

Les injections présentent des dangers, voire des dangers graves. On cite 18 cas authentiques de mort par les injections localisées de cocaïne. Une enquête entreprise par un apôtre de ce procédé a prouvé, il est vrai, que sur ces 18 cas il n'en est que trois réellement imputables à l'agent incriminé: pour les autres, ce serait la faute des malades s'ils ont succombé.

Le D^r Brouardel, de Paris, chargé par le gouvernement de s'informer des cas réels d'empoisonnement par la cocaïne, afin d'en réglementer l'emploi dans l'art dentaire, déclare avoir relevé 30 cas de mort.

Du reste, des exemples récents démontrent que la cocaïne demande à être administrée avec précision et prudence, et, notamment, que personne ne devrait jamais recourir à une intervention dentaire réclamant ce genre d'anesthésie sans prier son médecin d'être présent.

Ces cas malheureux ont jeté un certain froid sur l'enthousiasme du premier moment et leur ombre plane encore sur beaucoup de médecins qui, sous aucun prétexte, ne consentiraient à intervenir auprès de qui que ce soit en s'aidant de cet anesthésique.

Cette opinion, dictée moins par la pusillanimité que par une prudence exagérée, n'a plus aucune raison d'être aujourd'hui. En effet, des expériences de la plus haute valeur prouvent que, à l'époque où la médecine eut la douleur d'enregistrer tous ces cas de mort, certains industriels, peu soucieux des terribles conséquences que pouvait avoir leur fraude, fabriquèrent et vendirent sous le nom de cocaïne toute espèce de produits impurs. La divergence même des résultats obtenus par les expérimentateurs eût dû y faire songer plus tôt.

Actuellement, il n'y a, dans l'emploi des produits de provenance sûre, que deux précautions à prendre :

Ne jamais injecter de cocaïne sans faire coucher le patient horizontalement;

Se servir de solutions faibles et ne jamais dépasser une concentration aujourd'hui parfaitement déterminée.

Moyennant l'observation de ces règles, le malade trouve dans ce médicament un anesthésique d'une valeur inestimable, dont il serait vraiment absurde de se

passer et qui lui permet de subir sans douleur toutes les opérations rentrant dans le cadre de la petite chirurgie.

Plusieurs succédanés ont été vantés dernièrement, la *tropococaïne*, les *eucaïnes*, la *nirvanine*, et l'*orthoforme*.

La tropococaïne, extraite également de la coca, paraissait ne le céder en rien à sa parente la cocaïne. Dès son apparition, les praticiens s'en sont loués. Mais on reconnaît généralement aujourd'hui que cette première impression était trop optimiste. Un malade à qui l'on devait extirper une tumeur cutanée volumineuse fut insensibilisé dans l'une des moitiés du champ opératoire avec la cocaïne et dans l'autre avec la tropococaïne. L'incision du néoplasme, indolore dans la première moitié, fut vivement ressentie dans la seconde. Cette expérience comparative a été répétée plusieurs fois dès lors et tranche définitivement la question.

On peut en dire autant des eucaïnes.

L'orthoforme et la nirvanine sont d'origine différente. Ce sont des éthers cristallisés.

L'orthoforme analgésie les plaies douloureuses lorsqu'il est mis en nature sur elle et qu'il entre en contact avec la surface cruentée.

Tandis que l'action sédative de la nirvanine n'est pas très longue ($1/2$ heure à $3/4$ d'heure) celle de l'orthoforme est progressive et a une durée remarquable. Les blessures, les ulcérations douloureuses, les fissures des lèvres, les brûlures en sont la véritable indication. Dans ces cas-là il supprime la douleur pendant 12 et jusqu'à 24 heures sans influencer autre chose que celle-ci.

C'est là un résultat que l'on chercherait vainement à obtenir avec aucune autre substance connue, aux doses thérapeutiques du moins. On peut donc le considérer comme un produit d'une grande valeur pratique.

L'orthoforme n'est toxique qu'à des doses auxquelles il est inutile de jamais recourir.

Enfin, dans ce domaine, le *radium* semble vouloir prendre aussi sa place. Plusieurs communications faites ces derniers temps ont démontré l'action analgésiante des rayons de Becquerel.

Comme cela arrive souvent en médecine, cette propriété a été découverte fortuitement. Des personnes atteintes de tumeurs malignes soumises au traitement par le radium accusaient presque toutes une diminution des douleurs. On rechercha alors systématiquement si c'était une propriété nouvelle des produits radifères, en appliquant les sels à des névralgies, à des douleurs organiques. Et c'est effectivement le cas.

Des fragments de radium, placés dans le voisinage des parties douloureuses et succédant à des médicaments demeurés sans action, ne laissent place à aucun doute sur cette particularité et suppriment toute possibilité de croire à une simple suggestion.

Pour atteindre ce but, point n'est besoin de se servir du radium pur, encore au prix exorbitant de 200 000 francs le gramme. Des sels faibles, d'une intensité dix mille fois moindre, suffisant presque toujours, on a pu mettre ce traitement à la portée de tous.

Voilà donc une surprise de plus à l'actif de ce corps mystérieux, surprise qu'apprécieront à sa juste valeur tous ceux qui seront appelés à y recourir.

D^r ROBERT ODIER.





DÉMON D'AZUR

—◆—
ROMAN

—◆—
I

Le globe incandescent broyé au contact de la colline s'éparpillait en jets de flamme dans la fournaise du couchant, lançait sur le vert pâle du ciel des tourbillons lumineux qui mêlaient toutes les nuances, passant de l'or en fusion au groseille vif, puis aux violets mortifiés, et s'éteignaient dans l'azur assombri où la fleur mystique du soir ouvrait sa corolle d'argent.

La nuit montait de la mer, secouant sur la terre l'humidité de ses ailes.

Alexandre Maroukov, du haut des terrasses de Monte-Carlo, contemplait ce spectacle; quand les couleurs se furent éteintes sous un gris uniforme et qu'une fine rosée le pénétra, il fut saisi d'un frisson, et, se détournant brusquement, il se hâta de regagner son logis.

Lorsqu'il demanda la clef de sa chambre au portier de l'hôtel d'étrangers, modeste et tranquille, où il demeurerait, ayant horreur des somptueux caravansérails à la mode, le garçon lui répondit avec un fort accent germa-

nique qu'une *mamoizelle* avait *bris la glé* et l'attendait *tans son abbardement*.

Le jeune Russe, supposant que le garçon ne savait pas s'expliquer, le questionna en allemand, puis tout en montant l'escalier lui cria en français :

— Imbécile! pourquoi ne pas dire tout bonnement que ma sœur m'attend chez moi?

— Irène, ajouta-t-il en fermant la porte, quelle gentille surprise!

Il trouva la jeune fille debout sous le portrait d'une jeune femme très pâle, aux cheveux bruns, dont les traits indécis, sans régularité et même sans grâce, pris séparément, captivaient irrésistiblement par l'expression de bonté qui se dégagait de l'ensemble. Les doux yeux gris regardaient pensivement, pleins d'intelligence et d'amour, et le sourire exprimait la bienveillance et la fermeté. Le peintre avait compris son modèle, la douce et sainte Sonia Maroukov, décédée quelques mois auparavant.

— Depuis quand es-tu ici? ajouta Alexandre Maroukov.

— Je ne sais pas, le temps a passé lentement et pourtant ne m'a pas paru long. Je suis arrivée par le train de quatre heures. Tu ne m'en veux pas d'être venue, Sacha?

— T'en vouloir, pourquoi donc? Je suis vraiment très heureux de ta visite.... Mais avec qui es-tu venue?

— Personne ne m'a accompagnée; tu sais que j'ai l'habitude de sortir seule.

— A Genève, fort bien, mais à Nice, c'est différent; vraiment, ce n'est pas raisonnable.... Tu peux te faire juger très mal; c'est imprudent.

— Mon cher grand frère, rassure-toi, il ne m'arrive jamais rien, je ne suis pas sujette aux aventures. Enfin,

j'ai vingt ans et je suppose qu'il n'est pas écrit sur mon front que je suis célibataire. Mon amie Jeanne, qui a dix-sept ans et en paraît quinze, sort toute seule à Paris depuis qu'elle est mariée.... Puis je suis trop mal mise pour qu'on prenne garde à moi.

Le regard d'Alexandre Maroukov suivit les lignes sculpturales de ce jeune corps robuste et souple.

— Hum! ce n'est pas toujours une raison, surtout lorsqu'on voyage en première.

— Je suis venue en troisième.

Alexandre Maroukov tressaillit et, fronçant légèrement ses sourcils blonds retombant sur ses paupières longues et un peu lourdes, il regarda sa sœur d'un air perplexe:

— Non, je n'aime pas ces excentricités; à quoi bon?

— Mais ce n'est pas par excentricité! s'écria impétueusement la jeune fille, j'ai pris les troisièmes parce que je n'avais que quelques sous dans mon porte-monnaie, et je suis venue seule.... parce que je me suis sauvée et que je ne pouvais chercher refuge qu'auprès de toi.

— Te réfugier? Mais qui te veut du mal, petite sœur, qu'as-tu?

Il posa doucement sa main sur l'épaule de la jeune fille.

Elle lui jeta les bras autour du cou et, attachant sur lui le regard suppliant de ses yeux purs, plus énergiques que doux, murmura:

— Emmène-moi, petit frère, emmène-moi là-bas, chez nous, loin de ce vilain monde, loin de cet affreux vieillard que je n'épouserai jamais, non, jamais, je me tuerais plutôt....

Cette menace faite posément marquait une inébranlable résolution et contrastait péniblement avec l'éclat de beauté et de fraîcheur des jeunes lèvres qui la formulaient.

— Mais ta mère m'a formellement promis de renoncer à ce projet et de ne plus t'en parler.

— Elle avait sans doute gagné ce jour-là; quand elle a la veine, elle est très bonne, promet tout ce qu'on veut, et tient ses promesses jusqu'à la nouvelle déveine. Tant que l'argent dure, tout le monde est en liesse; elle comble de cadeaux toute la maison: à moi des bijoux, des toilettes; une pluie de gratifications aux domestiques et au portier de la villa, avec tous les arriérés des gages; si c'est un dimanche, elle donne un billet de cent francs à l'église; si des religieuses se présentent pour quêter, les louis s'empilent dans leurs aumônières, et jusqu'aux mendicants dans la rue reçoivent des écus en guise de sous. Les fournisseurs devinent l'aubaine aussi sûrement qu'un moustique dépiste un homme endormi pour lui sucer le sang; les factures se succèdent et elle paie tout sans vérifier les additions, avec des pourboires princiers. Aussi jouit-elle d'un crédit illimité. Pendant ce bienheureux temps on fait bombance, la table se couvre de primeurs, des amis de choix, étoiles de passage ou altesses de la main gauche, dînent, soupent et dansent, la villa fleurie devient une Capoue!...

— Et cela dure, interrompit Alexandre Maroukov, jusqu'à ce que Démon d'Azur la reprenne entre ses serres?

— Démon d'Azur?...

— C'est ainsi que Sonia appelait le démon dont tu vois d'ici le temple, ou plutôt l'un des temples, car il a des autels partout, mais nulle part il n'est plus séduisant, plus grand, ni plus cruel que dans cette oasis méditerranéenne, dans ce jardin où les fleurs les plus rares unissent leurs parfums, où la mer et le ciel n'ont que des sourires, où tout est beau, tout est bon, excepté l'ouvrage de l'homme. Démon d'Azur est une insulte à la nature, son

temple un polype monstrueux greffé sur ce rocher si fièrement planté pour recueillir les rayons vivifiants et les brises bienfaisantes destinées à rendre la vie aux corps débilisés, l'espérance aux âmes meurtries. Oui, Sonia l'a bien nommé: Démon d'Azur! né de la mésalliance honteuse du vice des grandes villes et du ciel bleu...

Il fit une pause, comme envolé dans ses souvenirs.

— Quel joli nom, Démon d'Azur, s'écria Irène, et comme cela exprime bien la chose! Je reconnais là Sonia.

— Oh! reprit Alexandre Maroukov, comme elle haïssait ce démon! Intransigeante dans sa haine, elle n'acceptait rien de Démon d'Azur, ni ses concerts, ni ses représentations théâtrales, ni ses salles de lecture, ni ses conférences. « Son impur patronage est une profanation de l'art et de la pensée, disait-elle; je ne veux accepter ici que ce que Dieu y a mis: la beauté du site et la douceur du climat.... »

— Sonia était une sainte! s'écria Irène. J'ai trop cruellement senti la griffe de Démon d'Azur pour ne pas le haïr de toutes les forces de mon âme. Je me suis fait le serment de ne jamais franchir le seuil de son temple, ni de sacrifier sur ses autels. Mais je ne vois pas pourquoi je me priverais des manifestations artistiques dont il défraie les dépenses. Les fleurs les plus exquises croissent sur le fumier, et sans en conclure que « la fin justifie les moyens, » il me semble que cet or mal acquis pourrait facilement trouver un pire emploi.

— Très bien raisonné, petite sœur, dit en souriant le jeune homme, je vois que tu es devenue un peu philosophe à Genève....

— Bonne-maman Godin et tantine seraient de l'avis de Sonia. Ni l'une ni l'autre n'ont jamais mis les pieds au théâtre pour des motifs analogues. Seulement, je

trouve cette manière de voir étroite. Pourquoi ne pas forcer le vice à servir la cause du bien ? Si j'étais le gouvernement, je ne fermais pas le temple de Démon d'Azur, mais tout l'argent irait aux pauvres.

— Comme on canalise le gaz ou l'électricité, seulement, gare les explosions !

Le gong de l'hôtel interrompt la conversation du frère et de la sœur par ses clameurs déchirantes.

Alexandre Maroukov s'écria :

— Déjà l'heure du dîner ! Et nous n'avons pas encore pris un parti. Irène, as-tu bien pesé ta résolution ?}

— Je suis parfaitement décidée à me dérober aux poursuites de ce vieillard que maman encourage à cause de son immense fortune. Il lui promet cent mille francs le jour de la signature du contrat et m'assure un douaire princier.

— Comment le sais-tu ?

— La princesse Aline a tout entendu et me l'a répété.

— Mais es-tu sûre de ses informations ?

— Elle est trop bête pour l'avoir inventé, mais si bavarde, qu'elle aura parlé sans réfléchir. Probablement qu'elle s'en repent maintenant, car au fond elle me déteste, malgré ses chatteries, et voudrait bien se débarrasser de moi. Elle aime beaucoup maman et lui est sincèrement dévouée. En somme je les gêne, car elles s'entendent très bien, ayant toutes deux la passion du jeu. La princesse, ne possédant que l'argent que maman lui donne, ne peut jouer beaucoup pour son propre compte ; par compensation, elle donne des conseils et invente des systèmes. C'est elle qui porte les sacs pleins d'or, on dirait un prêtre balançant l'encensoir ! C'est encore la princesse qui recueille la dîme des gains pour la distri-

buer aux pauvres. Ainsi maman et elle concilient la religion et le jeu.

La jeune fille eut un rire amer et se tut.

— Mais ne crains-tu pas, Irène, que ta mère ne vienne te réclamer ici et ne fasse du scandale ?

— As-tu de l'argent ?

— Sans doute !

— Beaucoup d'argent ?

— Où veux-tu en venir ?

— Maman a depuis quatre jours une déveine noire. Hier il n'y avait pas une pièce d'or à la maison, et pour le moment rien à toucher à la banque. La princesse a porté au mont-de-piété tous les bijoux de maman, l'argenterie, les bibelots de valeur ; elle est revenue avec une somme assez ronde. On a mis l'écriteau : *Villa à vendre ou à louer, prix très modéré*, sur le portail. Chaque fois que maman a perdu son dernier sou, elle fait mettre l'écriteau. C'est le signe infaillible de la déroute complète. Dès qu'elle s'est replumée, on le retire. Or j'ai remarqué que, lorsque maman est agitée et nerveuse, comme elle l'était ce matin, elle perd tout le temps. Quand elle en est à son dernier louis, elle mettrait sans hésiter sa main dans celle du commandeur, s'il lui tendait un billet de banque....

— Et tu désires que je lui arrache la promesse de te laisser tranquille contre un billet de mille?...

— Précisément ; seulement elle reviendra à la charge, je t'en préviens. Je te rembourserai tout cela, quand je serai majeure. Je serai riche, n'est-ce pas ?

— Riche n'est pas le mot ; nous avons, toi et moi, trente mille francs de rente assurés chacun. Nous ne pouvons compter sur rien de plus, bien qu'on évalue nos

propriétés à des sommes très considérables. Mais il faut tenir compte des mauvaises années, où les blés ne rendent pas, et avoir une réserve pour venir en aide aux paysans dans les jours de calamité.

— Maman reproche à notre père de nous avoir laissé toute sa fortune sans un legs pour elle.

— Mais je suis chargé, étant ton tuteur, de lui servir une pension de six cents francs par mois pour ton entretien.

— Sacha, dit-elle, employant le diminutif familial d'Alexandre en russe, Sacha, est-ce possible ?

— Sans doute ? Qu'est-ce qui t'étonne ?

— J'ai été en pension cinq ans chez M^{me} Godin. Tant que notre père a vécu, la pension a été régulièrement payée, mais depuis deux ans bonne-maman Godin n'a rien reçu. Maman lui a écrit qu'elle était très gênée et qu'elle ne pouvait subvenir aux frais de ma pension, trois cents francs par mois, leçons, vêtements, entretien, tout compris, et elle a proposé de me reprendre. J'ai supplié ces dames de me garder, et comme elles savent que je suis malheureuse auprès de maman, elles lui ont écrit que M^{me} Godin, la mère, s'était beaucoup attachée à moi, et que je serais leur fille aussi longtemps que maman voudrait bien me confier à leurs soins.

— Mais Irène, Irène ! Pourquoi ne m'as-tu pas écrit tout cela ? Qu'est-ce que ces dames doivent penser de notre famille ?

— C'est elles qui m'ont dit que je ne devais pas me plaindre de ma mère à mon frère. Pour m'ôter le sentiment de toute obligation, M^{lle} Godin m'a procuré des répétitions de piano à un franc, et elles ont prétendu que cela défrayait mes dépenses.

— Quelles excellentes femmes ! s'écria le jeune Russe.

Combien j'ai connu à Genève de ces âmes simples et bonnes, toujours prêtes à rendre service et à se sacrifier sans ostentation ! Je leur écrirai ce soir-même et les indemniserai, cela va sans dire. Mais il se fait tard, je vais demander qu'on nous serve à diner ici et qu'on prépare une chambre pour toi. A neuf heures j'irai trouver ta mère au casino.

II

L'horreur qu'Alexandre Maroukov éprouvait pour Démon d'Azur était moins de la répugnance que de la crainte. Lorsqu'au contour du chemin, il eut devant les yeux l'étonnante clarté du colossal palais, couronné de lumière, allégé par l'obscurité qui en dissimulait l'énorme masse, et le transformait en un aérien édifice de feu, il eut un éblouissement douloureux. Il se sentit pris tout à coup de pitié pour les moucherons qui voletaient autour des globes électriques sur le boulevard, il lui sembla qu'il était un de ces éphémères destiné à périr dans ce foyer incandescent.

« Ne sont-ils pas des moucherons, ces papillons d'un jour, ces êtres humains qui de tous les points du globe accourent jour et nuit, hiver, printemps, été, vers ce phare rayonnant, que de loin déjà, sur la rive italienne, le voyageur salue comme le fanal du royaume enchanté où l'or coule d'une source intarissable : l'or prometteur de toutes joies, de toutes voluptés, dont la magie peut faire du méprisé de la veille un prince de ce monde et d'un voleur un honnête homme ?

Du vivant de sa femme, par égard pour ses sentiments, Alexandre Maroukov s'était interdit toute visite aux salles de jeu ; depuis qu'il l'avait perdue, il s'était

abstenu d'assister même aux concerts et n'avait plus approché le casino.

La situation délicate dans laquelle se trouvait sa demi-sœur, que son père lui avait confiée en mourant, lui faisait un devoir de pénétrer dans ce lieu de plaisir et de frivolité, peut-être même d'aller surprendre à la roulette sa belle-mère et de lui acheter la promesse qu'elle renoncerait à vendre sa fille en lui imposant un honteux mariage d'argent.

Ainsi que la plupart de ses compatriotes, Alexandre Maroukov avait l'habitude d'analyser ses sentiments, de scruter ses intentions avec une impitoyable clairvoyance, comme s'il disséquait un cadavre, ce qui ne l'empêchait pas de céder à ses impulsions. Et pendant qu'il s'acheminait de son pas indolent vers Monte-Carlo, il s'avouait à lui-même que la rebutante mission qu'il devait remplir lui causait une secrète satisfaction, précisément parce qu'elle l'obligeait à franchir le seuil du temple de Démon d'Azur, divinité qu'il eût voulu haïr, car il la méprisait souverainement, mais dont il subissait malgré lui l'attrait.

Désireux en toute sincérité de ne point se donner un prétexte pour entrer dans les salles de jeu, avant d'aller demander une carte d'admission, il décida d'attendre dans l'atrium.

Joueurs et joueuses ne pouvaient résister longtemps à l'atmosphère étouffante des salles et venaient se promener dans le vaste hall pour respirer, savourer leur victoire ou méditer une revanche.

C'était le moment de l'entr'acte au cours de l'exhibition extraordinaire d'une étoile, qui depuis plus d'un demi-siècle trônait dans le firmament artistique. La chanteuse en ses années de gloire passait pour une grande virtuose,

ses détracteurs l'accusaient d'être une piètre musicienne, une faible tragédienne, et d'aucuns déplorait qu'un instrument de chant si merveilleux eût été placé dans le gosier d'une si médiocre artiste.

Était-ce pour le renom de cet instrument incomparable, que tout le monde savait irrémédiablement faussé et brisé, que les petites-filles et les petits-fils des gens qui l'avaient si sévèrement jugée donnaient des poignées de louis pour l'entendre au moins une fois?

Ou bien était-ce pour voir les toilettes de la vieille diva, dont les réclames des journaux détaillaient complaisamment les factures?

Toujours est-il que la salle était comble et déversait dans l'atrium le *tout cosmos* des élégances des deux mondes, au propre et au figuré.

L'héritier d'un puissant royaume et un roi, grand pontife de Démon d'Azur, sous un incognito transparent, s'effaçait sous les colonnades pour lorgner discrètement les toilettes dernier cri que Paris, Londres, Vienne et Berlin lançaient sur le dos de descendants des croisés, de comtes et de barons féodaux, ou de charcutiers de Chicago, et sur les souples épaules de filles de concierges montées en grade dans l'échelle mondaine.

Cette élégante cohue se retrouvait presque toujours à Monte-Carlo à la même époque.

Alexandre Maroukov reconnut, pour les avoir rencontrées l'année précédente, une grande tragédienne anglaise vêtue de rose et de vert, une veuve d'empereur ayant encore grand air, une ex-ambassadrice exotique qui se nourrit d'oranges pour conserver à cinquante ans une taille de quarante-six centimètres.

Puis à côté d'altesses gourmées et raides les princesses

du turf, qui alimentent la chronique de leurs procès et semblent avoir été mises en ce monde pour occuper de leurs démêlés les magistrats sans ouvrage.

Enfin, le clan cossu des pécheresses enrichies, mais non repenties, et autour d'elles le clan terne des snobs venus pour dire qu'ils étaient à la dernière représentation de l'étoile sexagénaire.

Un doigt effleura l'épaule d'Alexandre Maroukov; il se retourna vivement et se trouva en présence d'un couple de nouveaux mariés danois, descendus le jour même à son hôtel. Tous les deux blonds, frais, ingénus, ouvrant des yeux naïvement émerveillés, ils donnaient dans ce milieu équivoque l'envie de leur crier, ainsi qu'à des bébés jouant au bord d'un fossé: « Prenez garde, vous allez tomber! »

— Eh bien, vous vous amusez? dit le comte en souriant de leur ébahissement.

— Oh! oui, c'est délicieux, s'écrièrent-ils à l'unisson. Et ils s'élançèrent dans les salles de jeu.

Alexandre Maroukov fut quelque temps avant de distinguer dans la foule une femme de grande allure, aux traits d'une régularité classique, vêtue d'une toilette de ville de laine grise, toute chiffonnée, la voilette relevée sur la toque rejetée en arrière, que dépassaient les cheveux ébouriffés. Les mains dégantées, l'une crispée, retombant sur la jupe, marquant chaque pas d'un mouvement de balancier, l'autre pressant un petit calepin ouvert. Les lèvres serrées, le sourcil froncé, d'un regard févreux, elle scrutait tous les visages qu'elle rencontrait pour reconnaître l'amie ou l'ami à qui elle pourrait emprunter un louis ou tout au moins un écu. Derrière elle, à distance, une grande femme épaisse et grisonnante, vêtue de noir, balançait mélancoliquement deux grands

réticules de soie couverts de dentelles, vides, cela se devinait d'emblée à leur aplatissement piteux et à leur légèreté.

Les yeux de la dame en gris foncèrent sur Alexandre Maroukov, comme un faucon sur un roitelet, et en quelques secondes, fendant la foule, elle l'eut rejoint.

— Venez, dit-elle l'entraînant du côté du vestiaire où il y avait moins de monde, avez-vous de l'argent ?

— Olga Péetrovna, dit le jeune homme en s'inclinant profondément devant cette femme sans pouvoir surmonter un mouvement de répulsion, je vous cherchais, j'ai à vous parler.

— Mais avez-vous de l'argent ?

— Oui, beaucoup. Nous parlerons de cela, un peu plus tard, si vous le voulez bien.

— Alors dépêchez-vous, parce que je suis très pressée, dit-elle impérieusement.

— Irène m'a rejoint à l'hôtel et m'a priée de la garder. Il paraît, madame, que vous n'avez pas tenu vos promesses. Vous n'ignorez pourtant pas que mon père m'a transmis tous ses pouvoirs, y compris le droit de vous retirer la tutelle de votre fille.

— Il ne peut pas empêcher qu'elle soit ma fille, je la garderai envers et contre tous, et je la marierai comme je l'entends!... répliqua violemment M^{me} Maroukov.

— Dans ce cas, madame, je n'ai plus rien à vous dire et j'emmène ma sœur où vous ne pourrez l'atteindre. Cependant, si vous aviez voulu ?

Il sortit son portefeuille et d'un doigt négligent remua une liasse de billets de cent francs.

— Si je voulais quoi ? demanda M^{me} Maroukov qui avança involontairement la main droite, les doigts tendus, comme pour agripper le carnet.

Alexandre Maroukov le glissa dans sa poche et dit :

— Donnez-moi la promesse écrite que vous autorisez Irène à vivre sous ma protection.

Elle parut hésiter. Alexandre Maroukov boutonna soigneusement sa redingote.

M^{me} Maroukov arracha une feuille de son calepin, griffonna à la hâte quelques mots et la tendit à son beau-fils.

Il lut attentivement jusqu'à la dernière ligne, lui remit les dix billets bleus et, s'effaçant derrière une colonne, se hâta de gagner la porte.

M^{me} Maroukov compta les billets et s'élança vers la salle de jeu de l'air d'un conquérant qui marche à la victoire assurée. Subitement elle se ravisa et saisissant le gros bras de sa compagne :

— Aline, que je suis bête, si je lui avais demandé deux mille francs, il me les aurait donnés. Courez-lui après, ramenez-le, je vous attends.

Mais Alexandre Maroukov avait disparu.

III

Dès que son frère l'eut quittée, Irène se retira dans sa chambre qui faisait suite à l'appartement du comte Maroukov. Elle rangea dans l'armoire ses quelques effets apportés dans une valise, puis désireuse de connaître le résultat de l'entrevue d'Alexandre et de sa mère, elle rentra dans le petit salon et prit une revue sur la table.

Elle tourna distraitemment bien des pages, car sa pensée se concentrait malgré elle sur sa situation pénible et fausse ; elle souffrait cruellement de se trouver en conflit avec sa mère et obligée de recourir pour sauvegarder son indépendance à des moyens qu'elle réprouvait.

Irène aimait passionnément sa mère, bien qu'elle eût trop de raisons de s'en plaindre ; elle l'aimait, fascinée par le prestige de sa beauté altière, de sa volonté impérieuse, devant laquelle tout pliait, et de cette allure hautaine de grande dame convaincue qu'elle est d'une essence supérieure et que tout le monde entretient dans cette illusion pour mieux l'exploiter. Quand la passion du jeu ne la possédait pas exclusivement, elle avait des accès de tendresse maternelle, qui étaient d'autant plus séduisants qu'ils contrastaient davantage avec son indifférence habituelle.

Irène caressait une chimère qu'elle ne confiait à personne, et dont elle faisait le but de sa vie. Elle avait tout enfant discerné les deux femmes qui se trouvaient en sa mère : l'être aimable, bon, un peu futile, mais généreux et tendre, capable de nobles entraînements ; et la joueuse, la possédée de Démon d'Azur, de ce démon qui avilissait son caractère, la pervertissait jusqu'à l'incoscience, ne laissant subsister qu'une victime irresponsable. Depuis quelques années, la jeune fille s'était dit qu'à elle incombait la noble tâche de réveiller la femme aimante et bonne qui sommeillait en sa mère ; de la gagner à force d'amour filial, jusqu'à ce que la tendresse maternelle triomphât de la passion du jeu.

Et voici qu'à peine revenue auprès de M^{me} Maroukov, elle se heurtait à sa volonté despotique, sacrifiée sans pitié à la cupidité de la joueuse. Démon d'Azur était un adversaire trop fort pour elle ; dès le début de la lutte, elle se voyait forcée de reculer, d'abandonner le terrain, et les larmes d'Irène coulaient sur son livre, sans qu'il lui fût possible de fixer son attention sur autre chose que sa triste destinée.

Brouillée avec sa mère, quelle serait sa vie ? Il lui

restait son frère veuf, mais leur amitié ne pourrait suffire à remplir le vide de leurs existences désespérées.

Un bruit de sanglots désespérés retentit.

Les larmes d'Irène cessèrent de couler.

Quel était ce bruyant écho de sa propre douleur ?

Les sons venaient d'une pièce voisine. Irène se glissa sur la pointe des pieds dans sa chambre obscure. En face d'elle une raie lumineuse glissait sous une porte mal jointe. Deux voix de femmes se lamentaient en anglais, puis éclataient en cris de détresse.

Irène tendit l'oreille :

— Non, non, tout est fini, nous sommes perdues ! Il ne nous reste plus qu'à mendier ou à mourir ! disait une profonde voix de contralto enrouée par les larmes.

— Mais je ne veux pas mourir, ni mendier, Annie ! C'est mal de se laisser aller ainsi ; avec de l'énergie on se tire toujours d'affaire. Nous travaillerons ! riposta une voix vibrante et claire.

— Chez nous, reprit la voix brisée, c'est facile, mais nous ne sommes pas en Amérique !... Oh ! quelle idée avons-nous eue de venir ici ! Pourquoi avons-nous joué ? Pourquoi n'avons-nous pas perdu la première fois que nous avons touché à la roulette ?... Cela nous aurait dégoûtées.... Mary, Mary, pourquoi avons-nous quitté nos amis, pourquoi les avons-nous laissés partir sans nous ?

Les sanglots reprurent. La voix d'Annie s'éleva :

— L'hôtelière m'a signifié hier qu'elle ne pouvait pas nous garder plus tard que demain. On ne fait pas crédit à Monte-Carlo. Elle retient nos effets et nous serons jetées à la rue... Et je n'ai plus rien, rien, et toi non plus, pas même de quoi aller demander au consul un secours et le prier d'écrire à notre oncle. Peut-être pourra-t-il nous procurer une occupation en attendant.

Il y eut une pause durant laquelle Irène n'entendit qu'un bruit de pas saccadés arpentant la chambre et assourdis par le tapis. Au bout d'un moment Mary cessa sa promenade agitée et, d'un ton résolu, reprit :

— Couche-toi, chère Annie, tu vas te rendre malade. J'ai encore mon mouchoir bordé de valenciennes, je peux l'engager et cela me procurera au moins les deux francs qu'il me faut pour aller à Nice. Maintenant tâche de dormir et demain nous agirons.

Peu à peu les sanglots s'apaisèrent, la raie lumineuse sous la porte s'éteignit, et le rythme léger du sommeil de la jeunesse succéda aux plaintes et aux gémissements.

« Démon d'Azur ! » murmura Irène, saisie d'intense pitié pour ces inconnues qui souffraient aussi.

Puis elle prit dans son porte-monnaie, que son frère venait de garnir, une pièce d'or et la glissa sous la porte avec d'innombrables précautions.

Elle entendit à ce moment le pas découragé d'Alexandre Maroukov, et passa dans le petit salon.

Le frère et la sœur se regardèrent un moment sans parler, une sorte de pudeur les retenait.

— Ta mère a consenti, dit-il enfin.

— Maman ne t'a pas donné de message pour moi ? Elle ne regrette pas de me voir partir ?

— Elle t'en veut d'avoir bravé son autorité, mais son esprit était ailleurs....

— Merci, Sacha, dit Irène tristement.

Comme elle eût préféré la colère à cette indifférence ! Au fond de son âme, dans un recoin inavoué, elle s'était flattée que sa mère, pour la garder près de soi, renoncerait à ce mariage monstrueux ; mais non, elle la laissait partir sans un mot de reproche ou de regret.

Le visage plongé dans l'oreiller, elle pleura longtemps silencieusement, puis s'endormit.

Un cri de joie la réveilla en sursaut. Il faisait grand jour.

— Annie ! Annie ! clamait le timbre cristallin de Mary, regarde, regarde ! J'ai dû laisser tomber hier un louis. N'est-ce pas providentiel ? Si je l'avais eu dans mon porte-monnaie, je l'aurais joué. Il a roulé près de cette porte.... Comment se fait-il que la fille de chambre ne l'ait pas vu ? Crois-moi, c'est la chance qui revient !

— Non, non, Mary, ne va pas le jouer ; jamais je ne remettrai les pieds dans cette salle maudite !

— Je ne jouerai certainement pas ces vingt francs ; j'ai voulu dire qu'ils me permettront de faire des démarches pour trouver une occupation et de l'aide. C'est peut-être le commencement du salut.

Irène espérait faire connaissance de ses protégées inconnues à table d'hôte. Elle fut déçue.

Une dame âgée demanda au garçon pourquoi les couverts des deux Américaines étaient supprimés.

— Une de ces demoiselles est allée à Nice et l'autre a préféré manger dans sa chambre, lui fut-il répondu.

— J'espère qu'elle n'est pas malade ; elle avait l'air très triste, hier au soir, reprit la vieille dame.

Son attention fut distraite par l'arrivée des nouveaux mariés danois, tous deux très excités et parlant à la fois.

— Félicitez-nous, madame, vous qui nous disiez de ne pas jouer, nous avons gagné six cents francs.

— Je vous présente toutes mes condoléances, répondit la vieille dame moitié badine, moitié sérieuse.

Et voyant que tout le monde riait de sa boutade, elle se tut.

Mais après le déjeuner, prenant la jeune femme par

le bras, elle l'entraîna dans le jardinet fleuri de l'hôtel et lui dit gravement :

— L'expérience que donne l'âge est le fruit amer de l'automne, c'est l'arbre de la désillusion toujours, du remords souvent.... Je ne lui connais qu'une compensation, c'est de permettre à ceux qui en ont l'âcre saveur à la bouche de dire aux autres : « Ne recommencez pas nos errements.... » Eh bien, mon enfant, croyez-moi, partez de Monte-Carlo, partez aujourd'hui même ! Si vous restez, vous perdrez ici non seulement votre argent, mais votre bonheur, partez, partez vite !

La jeune femme baissa la tête sans répondre et retira doucement son bras de dessous celui de la vieille dame.

Celle-ci eut un sourire indulgent :

— Allez, je vois votre mari qui vous attend et vous ne m'écoutez pas, les vieux radotent, vous retournerez là....

Du doigt elle montra le casino de Monte-Carlo.

— Et vous y laisserez vos six cents francs et encore d'autres centaines de francs, — malheur réparable, — mais aussi le calme de votre confiance et la paix de votre amour....

Debout, penchée sur le mur de la terrasse, la vieille dame semblait se parler à elle-même. Elle vit le jeune couple descendre l'avenue, une discussion s'engagea entre le mari et la femme.... ils s'arrêtaient par moments, marchant d'un air irrésolu, tout à coup elle revint sur ses pas.... Il sembla hésiter, puis courant après sa femme, lui dit quelques mots, lui offrit le bras et tous deux montèrent fermement les gradins du temple de Démon d'Azur. La robe de drap blanc de la nouvelle mariée s'engouffra dans le hall.

IV

— Iras-tu aujourd'hui au cimetière ? demanda Irène à son frère en sortant de table quand ils furent rentrés dans leur petit salon.

— C'est ma promenade quotidienne, répondit-il tristement, je crains que tu ne trouves la vie que je mène bien peu récréative.... et pourtant je voudrais rester ici quelques semaines encore pour achever le monument. Comme il sera chaque année abandonné pendant plusieurs mois au gardien, sans aucune surveillance, j'ai tenu à l'entourer d'une balustrade de fer forgé hermétique, qui ne sera prête que dans quatre semaines, si l'on me tient parole.

— Cher Sacha, tu sais combien j'aime et je révère la mémoire de Sonia ! Si tu n'étais pas venu avec moi au cimetière aujourd'hui, j'y serais allée seule pour porter à Sonia des violettes, la fleur qu'elle aimait.... Je ne suis point du tout habituée à beaucoup de mouvement, et mon cœur n'est pas à la gaieté. Si grâce à ma présence tu te sens un peu moins isolé, un peu soutenu dans ta douleur, je serai tout à fait contente....

Tout en parlant, elle avait mis son chapeau. Dès qu'ils furent dans la rue, elle reprit timidement :

— Je me suis souvent demandé pourquoi tu n'as pas emmené Sonia en Russie pour qu'elle dorme près de notre petite église, où nos moujiks, en allant à la messe, iraient prier sur sa tombe.... Tu te rappelles comme elle les a soignés, instruits.... tous l'adoraient.

— Sonia a formellement exprimé le désir que sa dépouille restât au lieu, quel qu'il soit, où Dieu l'aurait rappelée à lui. Sa bonté active, toujours agissante, la

rendait hostile aux contemplations sentimentales, le culte des morts lui semblait un empiétement sur ce que nous devons aux vivants.

— Mais ce monument artistique, bien qu'exempt de toute ostentation, n'est-il pas aussi une forme de ce culte ?

— Il n'est pas donné à tout le monde de s'élever à la hauteur d'abnégation où planait Sonia.... Elle ne peut m'en vouloir de la pleurer selon mon tempérament, qui réclame l'extériorisation de mes sentiments. C'est une consolation pour moi de voir la femme idéale qui fut la mienne recréée par le génie d'un grand artiste, incarnée sur cette terre dans le type divin de l'humanité nouvelle. Puis ce monument m'est encore un prétexte pour m'occuper d'elle !

— Si tu le voulais, nous pourrions la servir selon son cœur, en continuant son œuvre ; retournons en Russie.... Que sont devenues les écoles qu'elle a fondées ?

— Des jeunes filles de notre voisinage, entraînées par l'exemple de Sonia, ont promis de prendre sa place ; elles ont autant de dévouement, mais moins de tact.

— Veux-tu que nous joignons nos efforts aux leurs ?

Alexandre Maroukov haussa douloureusement les épaules :

— Privé de Sonia, je ne ferai rien qui vaille, parce que je n'ai pas l'amour, ni la foi qui inspirent et soutiennent. J'aimais Sonia, je croyais en Sonia et à ses œuvres, parce qu'elles étaient siennes. Comment veux-tu que je travaille au bonheur des autres, moi qui suis plus malheureux que le dernier des laboureurs ? Lui, au moins, il a son pain à gagner, c'est un but dans la vie.... moi, je n'ai rien ; je suis la barque sans boussole que ballottent les vents, que la première tempête submergera.

Irène voulut répondre, protester de son affection de sœur, mais elle sentit instinctivement que la part d'amour qu'elle pourrait lui donner ne saurait contenter leurs cœurs.

Pour gagner la première place dans les affections de sa mère, elle était prête à sacrifier son existence, sa vie ! Mais, bien qu'elle aimât réellement beaucoup son frère, elle ne réussissait pas à concentrer sur lui ses pensées, à faire de lui le pivot de son existence. Ils marcheraient toujours côte à côte, sans se pénétrer, ni s'unir moralement.

Elle baissa la tête et tous deux entrèrent dans le champ de repos sans proférer une parole.

Le cimetière de la principauté de Monaco est relégué dans un coin perdu, non loin d'une usine, entre une route poussiéreuse et un rocher nu, gris, dur et menaçant, écran consciencieux, qui cache aux vivants, occupés de leurs plaisirs, les tombes surchargées de couronnes de perles aux fades inscriptions, surmontant des épitaphes non moins banales.

C'est laid, triste, aride, déprimant.

Il semble que ceux qui reposent sous ce sol dénudé sont doublement morts, puisqu'on les cache honteusement aux vivants.

Et, en effet, il est d'aussi mauvais goût d'évoquer la mort aux alentours de Monte-Carlo que de parler de corde dans le jardin du roi Louis.

Vraiment, les joueurs qui laissent là leurs os sont mal inspirés, et du reste en petit nombre; la plupart des tombes portent des noms de personnes appartenant à la localité.

On accède au cimetière par un escalier taillé dans le roc, et les tumulus s'échelonnent en terrasses superpo-

sées. Le rocher semble froncer le sourcil devant cette marée montante et se demander s'il ne ferait pas mieux de les pousser du pied de l'autre côté du chemin, dans la vaste mer onduleuse et charmeresse qui berce indifféremment de sa cantilène les vivants et les morts !

Alexandre Maroukov voulut donner à l'ultime demeure de sa Sonia l'immortalité de l'art, le sourire de la poésie. Il choisit au milieu de la seconde terrasse un vaste tertre et s'adressa à un grand sculpteur russe dont la routine de la plastique grecque ne paralyse pas la pensée toute moderne.

Antoloff réussit à résumer dans un groupe de marbre le geste qui exprimait la vie entière de Sonia : penchée sur un soldat blessé, elle attache autour de son front le bandeau du pansement; et l'élan de ce corps de jeune femme emporté par la pitié, l'harmonie de ce visage qui réside dans l'expression de bonté céleste, d'amour intense du prochain, d'altruisme divin qui l'anime, et non dans la beauté des traits pris en eux-mêmes, rendent tangible l'âme d'une humanité nouvelle, faite pour aimer et secourir, et non pour haïr et tuer !

En arrivant au cimetière, le frère et la sœur furent surpris de trouver un étranger assis sur le banc placé devant le mausolée.

Il ne se dérangea pas à leur approche; cependant, à la façon dont Alexandre Maroukov le toisa, et peut-être parce qu'il se douta que les vêtements de deuil des nouveaux venus indiquaient une proche parenté avec la défunte, il se leva et disparut derrière le monument.

Irène s'assit au pied du tombeau, où elle déposa des touffes de violettes, pendant que son frère, debout, les bras croisés et immobile, semblait absolument détaché de tout ce qui se passait autour de lui.

La jeune fille, pour le laisser à ses réflexions, contourna le piédestal et tressaillit en se trouvant face à face avec l'inconnu.

— Pardon, mademoiselle, dit-il avec un fort accent américain, en saluant très bas, ce monument recouvre sans doute la tombe d'une de vos parentes?

Irène fit un signe de tête affirmatif.

— Je crains de vous paraître bien indiscret, pourtant ce n'est pas la curiosité qui me pousse à vous questionner, la figure de la sœur de charité est-elle tracée d'après nature?

— C'est le portrait de la femme de mon frère, dit-elle en anglais.

L'Américain, de plus en plus excité, reprit dans sa langue:

— Et sans doute cette scène rappelle un acte de dévouement de la défunte?

— En effet, ma belle-sœur, à l'âge de seize ans, est allée soigner les blessés en Bulgarie; c'est là qu'elle a contracté les germes de la maladie qui l'a emportée, il y a quelques mois.

— Me permettez-vous, mademoiselle, de vous demander le nom du grand artiste qui a su se dégager de la banalité des monuments funèbres pour exécuter ce chef-d'œuvre?

Alexandre Maroukov les avait rejoints, surpris de trouver sa sœur en conversation avec un inconnu. Il nomma lui-même le grand statuaire russe.

L'Américain remercia avec effusion, fit encore une fois le tour du tombeau et rattrapa le frère et la sœur à la sortie du cimetière. Il les aborda en levant son chapeau.

— Ce groupe est une merveille! dit-il en anglais. Malheureusement, le génie lui-même ne peut pas toujours

se répéter; il est difficile qu'un statuaire trouve deux fois une inspiration semblable.... Monsieur, vous êtes étranger et comme moi d'un pays lointain.... Si jamais des circonstances imprévues vous décidaient à vous séparer de ce monument, veuillez vous rappeler que vous trouverez en moi un acquéreur jusqu'à concurrence de cinquante mille francs.

Alexandre Maroukov eut un haut-le-corps mortifié et d'une voix irritée répliqua :

— Permettez-moi de vous faire observer, monsieur, que vous dépassez les bornes de la politesse et même de l'indiscrétion....

— Je n'ai pas voulu vous offenser, dit naïvement l'Américain; chez nous c'est l'habitude d'aller droit au fait, et pourquoi laisserais-je échapper la possibilité, même douteuse, de conclure une affaire qui me conviendrait?

Mais déjà Alexandre Maroukov entraînait Irène sans écouter le bavardage de l'Américain.

— Quelle insolence! dit-il d'un ton d'humeur. En tout autre endroit les choses ne se seraient point passées aussi en douceur.

Irène s'efforçait de garder sa gravité sans y parvenir.

— Quel Yankee! s'écria-t-elle. Malgré son impertinence, je ne peux m'empêcher de rire, il était trop grotesque! J'espère que tu vas garder sa carte comme un monument de manque de savoir-vivre?

— La voilà! fit-il en déchirant le carton en menus morceaux.

V

En rentrant à l'hôtel, ils trouvèrent le petit omnibus chargé de malles attendant les voyageurs. Sous la marquise la vieille dame, doyenne de la table d'hôte, tenait

la main de la jeune Danoise, en costume brun de voyage et les yeux rouges et gonflés de larmes.

— Vous avez pris le bon parti, mon enfant; le meilleur moyen de résister à la tentation, c'est de la fuir. Vous avez perdu beaucoup d'argent.... Bah! vous en êtes quittes pour abrégé votre voyage, et de retour à votre foyer vous n'y penserez plus.

Mais les larmes de la jeune femme coulaient toujours, et quand son mari, l'air très froid et gourmé, vint s'asseoir en face d'elle sur la banquette, elle détourna la tête.

La vieille femme profita de ce qu'il donnait des ordres au conducteur pour dire bas à sa jeune amie:

— Oui, c'est dur la première querelle, mais on n'y échappe pas, un peu plus tôt, un peu plus tard! Vous devriez plutôt vous en féliciter, car vous voilà revenue de la passion du jeu, n'est-ce pas?

— Oh! oui, pour toujours! murmura la jeune femme dans un sanglot.

L'omnibus partit.

L'étonnement d'Irène ne fut pas moindre en voyant sortir de la *lingerie* de l'hôtel une belle brune portant une pile de nappes; elle s'approcha de la patronne et d'une moelleuse voix de contralto dit avec un accent prononcé:

— Madame, les nappes sont raccommodées, où dois-je les mettre?

— Ma voisine! dit Irène en russe à son frère, très intriguée.

Le soir elle se retira de bonne heure, dans l'espoir d'apprendre par les confidences des deux amies les événements de la journée.

A huit heures Mary revint de Nice, si lasse qu'elle

s'étendit aussitôt sur son lit, pendant qu'Annie lui préparait du thé, en disant :

— C'est à moi de te dire ma bonne nouvelle; d'abord, le matin, j'ai appris par la fille de chambre que la lingère de la maison avait été congédiée pour indécatesse et sans qu'on eût une remplaçante. Immédiatement j'ai été trouver notre maîtresse d'hôtel, je lui ai expliqué notre situation et offert mes services. Elle manquait de confiance dans mes talents, mais je l'ai si bien cajolée qu'elle a consenti à me prendre à l'essai et à ma première reprise elle m'a sauté au cou. En effet, je peux dire sans me vanter que je m'entends à manier l'aiguille. J'ai dû m'engager solennellement à ne plus mettre les pieds au casino, sous peine de renvoi immédiat. J'aurai mon entretien et trente-six francs par mois. Cela me permettra d'attendre que nos amis puissent nous venir en aide.

— Moi, dit Mary, j'ai cru que je reviendrais bredouille. Le consul m'a fait la morale; le pasteur américain, la morale! Je me suis adressée à des agences pour obtenir un emploi quelconque, mais partout on m'a demandé des certificats, que sais-je? N'est-il pas étrange qu'il ne suffise pas d'être malheureux pour qu'on nous secoure? Pour obtenir du travail, il faut offrir des garanties! Ce n'est pas l'infortune qu'on soulage. La misère elle-même doit porter estampille, il faut que celui qui la subit soit intéressant! Intéressante, je ne le suis pas, je le sais de reste, et je n'accuse que ma passion.... mais puisque j'ai failli, puisque j'ai joué mon dernier sou, ne me reste-t-il plus d'autre ressource que de me vendre moi-même, le seul capital dont je dispose?... Désespérée, je ruminais de sinistres projets de suicide, lorsque dans le train, — je suis revenue en première afin de chercher si je ne trou-

verais pas quelqu'un qui aurait pitié de ma détresse, — et bien m'en a pris.... Comme je me promenais dans le couloir, j'entendis une voix familière, devine?

— Non, non, dis vite.

— Samuel Thomas! Je l'appelle par son nom, et mon richissime compatriote s'empresse de me faire asseoir près de lui. A Beaulieu notre compartiment s'est vidé et nous sommes restés seuls; je me suis empressée de lui conter nos déboires. « — Cela se rencontre bien, dit-il, je cherchais justement quelqu'un de confiance et expert au jeu; deux qualités pas faciles à réunir. » Il s'agit d'un système qu'il a inventé pour gagner à coup sûr à la roulette. Je te l'expliquerai une autre fois; c'est très compliqué. Il a besoin qu'on pointe pour lui tous les numéros sortant par série, afin de relever les moyennes. Je passerai à la salle de jeu six heures par jour et je recevrai vingt francs d'appointement par séance.... Naturellement, je prends l'engagement de ne pas jouer pour mon propre compte.

Irène, de son lit, n'en entendit pas davantage; elle s'endormit longtemps avant que la conversation des deux Américaines eût pris fin.

Un bruit de voix d'hommes dans le salon de son frère ne la tira pas non plus de son sommeil tranquille et profond.

A neuf heures le prince Dobrovine était entré en coup de vent chez son ami:

— Mon cher Maroukov, je viens tout exprès de Cannes pour vous demander un service, un immense service.... vous êtes le seul homme de toute la Riviera qui puisse me le rendre.

— Mon cher Dobrovine, vous savez bien que vous pouvez disposer de moi, mais en m'annonçant que seul

sur le littoral je peux vous rendre ce service, vous m'inquiétez... Je me sens si peu capable de me rendre utile aux autres, moi, qui suis à charge à moi-même....

— Rassurez-vous, vous êtes l'homme prédestiné à cette charge.... et vous vous en acquitterez en perfection.... Vous me rendrez d'autant plus volontiers ce service qu'il est plus ennuyeux et plus absorbant.... Ce sera la pierre de touche de notre amitié, mon cher vieux camarade !

— Alors, disposez de moi !

— Voici ce dont il s'agit, dit le prince en regardant sa montre. Il ne faut pas que je manque le dernier train pour Cannes. Je viens de recevoir un télégramme m'annonçant que ma femme est très malade et qu'elle me demande. Je pars demain pour la Russie. Je suis obligé de laisser à Cannes mon fils Serge ; il est encore trop souffrant pour qu'il soit prudent de l'emmener ; les médecins ne veulent pas en entendre parler, assurant que je compromettrais sa guérison.... Je le laisse à contrecœur, il a la passion du jeu, il faut toute mon autorité paternelle pour l'empêcher d'être un assidu de Monte-Carlo. Il est majeur, libre de ses actes. Mon cher ami, je compte sur vous pour le retenir, tout au moins pour le modérer. Guettez l'arrivée des trains de Cannes et détournez-le par persuasion. Visitez les salles de jeu, et si vous le voyez à une table, n'hésitez pas à l'emmener. Il est très accessible à la persuasion amicale. En outre, vous serez son banquier, je vous enverrai son argent de poche et vous le lui distribuerez à votre gré. C'est entendu, n'est-ce pas ?

— Mais je ne comprends pas pourquoi de tous les hommes vous m'avez choisi pour cette mission ! protesta Alexandre Maroukov abasourdi. Il me semble que vous

trouveriez difficilement quelqu'un de moins apte à cette délicate besogne.

— Comment donc ? vous seul parmi nous avez les mains pures. Vous seul n'avez pas sacrifié au veau d'or.

— Mais qui vous dit que je ne sacrifierai pas un jour sur son autel ? Quelle garantie le passé offre-t-il pour l'avenir ? Ne sommes-nous pas le jouet des circonstances, à la merci du hasard ? L'honnête homme d'aujourd'hui ne peut-il pas être un scélérat demain, parce qu'il aura fait un mauvais rêve ? Non, cette mission m'effraie, je ne peux pas l'accepter. Je suis un être sans volonté, tout mon mérite consiste à fuir la tentation. Le jour où je mettrai le pied dans la salle de jeu, je le sens, je serai perdu !

— Ah ! que je reconnais bien là vos boutades paradoxales et pessimistes ! Mais je n'ai pas le temps de vous réfuter, je ne peux que vous répéter que vous êtes précisément l'homme qu'il me faut et que je compte absolument sur vous.

Il se dirigea vers la porte.

— Ah ! s'écria-t-il en revenant sur ses pas, j'oubliais les provisions. Voici, en attendant, cinq mille francs, dès mon arrivée je parferai la somme. Ne lui remettez que très peu d'argent à la fois. Sans phrases, merci ! Je pars tranquille, mon fils est entre bonnes mains.

Il sortit en courant.

C.-E. DELAY.

(La suite prochainement.)





LOUIS XVII EN SUISSE

Son ami Frédéric Leschot de Genève.

Les historiens de Louis XVII ont fouillé tous les souvenirs, les traditions et les témoignages se rapportant à l'évasion du dauphin de la prison du Temple; la critique historique s'est exercée avec talent sur cette partie de la vie du malheureux prince, au point qu'il est difficile à un esprit impartial et sans préjugés, après les remarquables travaux de Gruau de la Barre, d'Henri Provins et d'Otto Friedrichs, de ne pas admettre aujourd'hui que le dauphin a survécu aux misères du Temple et qu'un autre a pris sa place dans son cachot et devant la mort.

Les historiens rebelles à la vérité officielle, mais fidèles à la vérité simple, nous ont ensuite montré, longtemps après, le dauphin vivant sous le pseudonyme involontaire de Naundorff; ils ont accumulé un tel faisceau de preuves morales et de témoignages de bonne foi, sinon juridiques, en faveur de l'identité de l'horloger de Crossen et du dauphin, qu'à moins d'un scepticisme digne de Thomas, il est difficile de ne pas croire que le corps recueilli en 1845 au cimetière de Delft, et dont les

restes viennent d'être exhumés sous les auspices des autorités hollandaises et inhumés de nouveau avec solennité, est bien, comme l'affirme l'inscription tombale, celui du fils de Louis XVI.

Mais, comme nous l'avons fait remarquer dans un écrit antérieur¹, il y a toute une partie de la vie de Louis XVII qui reste enveloppée d'une obscurité impénétrable et qu'il faudra que les historiens patients de l'infortuné prince parviennent à éclaircir complètement, s'ils veulent consolider l'édifice déjà bien respectable de leurs travaux. Nous parlons de la vie du dauphin depuis son évasion du Temple (1795) jusqu'à son arrivée à Berlin (1810), soit de sa 11^e à sa 25^e ou pour le moins à sa 19^e année, si l'on tient pour confirmé le fait de son emprisonnement en 1804 dans le fort de Vincennes, sous le consulat.

C'est cette partie de la vie du dauphin que nous allons explorer, mais il est nécessaire au préalable de résumer pour le lecteur qui ne l'aurait plus présente à l'esprit l'histoire de Louis XVII telle qu'elle se comporte d'après la tradition naundorfiste, tradition que nous admettons comme hypothèse très proche de la vérité.

Charles-Louis, duc de Normandie, fils de Louis XVI, dauphin de France, est né le 27 mars 1785. Il suivit sa famille à la prison du Temple, et, après la mort tragique de ses père, mère et tante, il resta prisonnier ainsi que sa sœur. La version officielle de la Révolution, de l'Empire et de la Restauration veut qu'il soit mort de rachitisme au Temple le 8 juin 1795. Mais l'acte de décès a disparu; on n'en possède que des copies suspectes qui révèlent les plus graves irrégularités; la reconnaissance

¹ *Semaine littéraire*. Genève, 5 et 12 mars 1904.

du corps, l'autopsie, l'enterrement présentent dans les récits qu'on en possède plusieurs signes de tromperie et de supercherie. En revanche, les auteurs les plus sérieux établissent par de nombreux documents et des témoignages probants qu'on a fait évader le dauphin en lui substituant successivement un ou deux enfants. Il y a plusieurs versions sur la substitution et l'évasion; elles remplissent des volumes; sans entrer dans la discussion des variantes, on peut admettre le fait de l'évasion et conclure que l'enfant mort au Temple était un substitué.

Une grande obscurité enveloppe les années qui suivent; la tradition naundorfiste fait vivre le dauphin pendant quelque temps caché à Paris, puis en Vendée, puis dans les Etats pontificaux, puis dans une nouvelle prison qu'on ne peut localiser; enfin on ne le retrouve avec quelque précision qu'en 1804, emprisonné au donjon de Vincennes par Napoléon. Nous présenterons une nouvelle version sur l'emploi de ces quelques années, mais à partir de cette date nous n'aurons rien à opposer à la tradition naundorfiste; au contraire, nous la consoliderons.

Evadé de Vincennes sous la protection d'un comte de Montmorin qui l'aurait déjà protégé en Italie avec un marquis de Briges, il gagne l'Allemagne, traverse toutes les aventures, subit toutes les misères possibles, arrive enfin en 1810 à Berlin nanti d'un faux passeport sous le nom de Naundorff, que nous expliquerons plus loin. Il se fait connaître du gouvernement prussien, qui le protège en le condamnant à vivre obscur sous son faux nom et le persécute ensuite lorsqu'il veut reprendre son individualité. Toute sa vie de 1810 à 1832 est claire, et l'on possède à cet égard de nombreux témoignages indépendants. Naundorff se marie en Prusse avec une jeune fille

de la bourgeoisie et vit de son travail d'horloger. Sa liberté et sa vie étant menacées à la suite de ses tentatives de plus en plus pressantes pour reprendre sa place au soleil, il est obligé de fuir. Après de nombreuses et pénibles pérégrinations, il regagne la France en 1833, recherche des témoins de son enfance, est reconnu et accepté comme leur roi par de nombreux serviteurs de son père. Toutes ses tentatives pour être confronté avec sa sœur, la duchesse d'Angoulême, en vue de sa reconnaissance, échouent devant l'obstination de celle-ci et finalement, n'arrivant à rien par les voies amiables, il se décide en 1836 à engager à Paris un procès en reconnaissance d'état civil. Au moment précis où la justice devra se prononcer et faire tomber tous les voiles, Louis-Philippe, sur les instances de la cour de Vienne sollicitée par la famille de Charles X, le fait arrêter arbitrairement et s'empare de tous ses papiers; il est expulsé et se réfugie en Angleterre, où il passe plusieurs années, vivant ostensiblement sous le nom de duc de Normandie, s'occupant d'inventions de matériel de guerre. Ces inventions l'amènent en Hollande, où il traite avec le gouvernement de ce pays; il y meurt subitement, en 1845, empoisonné, dit-on, et il y est enterré solennellement comme Louis XVII, roi de France, fils de Louis XVI.

Ce que nous venons de résumer en quelques lignes pour l'intelligence de notre étude représente des volumes d'une histoire aussi tragique qu'attachante, dont le personnage reste sympathique d'un bout à l'autre. Nous regrettons de ne pouvoir ici l'exposer d'une manière plus intéressante.

Nous avons dit qu'il existe une grande obscurité sur l'emploi du temps du dauphin dans les quelques années

qui ont suivi l'évasion du Temple. Il y a, en effet, des versions contradictoires à ce sujet et nous devons ajouter, pour rendre hommage à la vérité, que des témoignages sérieux attestent l'inexactitude du récit, bien vague et bien court du reste, donné par le dauphin lui-même. D'après ce récit, les années de 1795 à 1804 auraient été absorbées par des séjours en Vendée, dans les Etats pontificaux, et surtout dans une prison dont le nom ni le lieu ne sont indiqués, mais où se seraient produits des actes de barbarie minutieusement décrits. Les quelques personnages qui figurent dans ce récit ne paraissent pas, d'ailleurs, avoir été identifiés par les auteurs, tel le marquis de Briges, et cela déjà nous portait à croire que pour des raisons inconnues, mais sur lesquelles nous ferons quelques hypothèses, le dauphin ne voulait pas, à l'époque de son récit, révéler exactement l'emploi de son temps. Quelque honorables qu'aient pu être ses motifs, il est extrêmement regrettable, pour la vérité historique, et dans l'intérêt de sa famille, qu'il n'ait pas pris la précaution de confier à ses enfants, ou à son conseiller et ami Gruau de la Barre, le secret de cette portion de son existence.

Quoi qu'il en soit, il convient de rechercher, pour servir la vérité et la justice, tout ce qui peut jeter un peu de lumière sur ce mystérieux problème.

C'est à Genève, croyons-nous, que se trouve la clef du mystère, clef malheureusement trop rouillée pour ouvrir toute grande la porte de la vérité. Il subsiste cependant des souvenirs, des traditions de famille qui peuvent être considérés comme des preuves morales que le dauphin aurait séjourné en Suisse à l'époque même où on le fait vivre à Rome ou dans une prison de France.

En interrogeant ces souvenirs et ces traditions, en rapprochant des témoignages et des faits, qui pendant de longues années semblent avoir été volontairement refoulés dans l'oubli, en dépouillant de leur épaisse couche d'erreur certaines appréciations qu'une discrétion maladroite entretenait pendant toute une génération, on parvient à découvrir, en la personne d'Henri-Frédéric Leschot, de Genève, un champion héroïque et mystérieux du dauphin, auquel il semble avoir donné toute sa vie. Tel un superbe tableau de maître se découvre parfois sous la grossière croûte d'une œuvre inférieure et menteuse.

Si incomplètes et vagues que soient les données que nous possédons sur les rapports du dauphin avec la famille Leschot et en particulier avec Frédéric Leschot, il nous paraît utile d'en faire état aujourd'hui, comme contribution à l'étude de la question Louis XVII, cette communication n'eût-elle d'autre résultat que de provoquer de nouvelles recherches et d'évoquer d'intéressants souvenirs.

I

On trouve la trace des rapports du dauphin avec la famille Leschot au moins deux fois dans ses propres écrits.

Dans sa lettre du 11 mars 1817 à sa sœur, la duchesse d'Angoulême, il dit :

« Pour vous convaincre des intentions de cet oncle de mauvaise foi (Louis XVIII), je vous prie de vous adresser à un certain M. Lebas; cet homme fut le chargé d'affaires de ma mère adoptive après mon enlèvement du Temple. Il fut envoyé à cette époque, comme je le sais très positivement, auprès du comte de Provence; mais il ne put en obtenir d'audience.

» Ma mère adoptive était veuve d'un homme qui, comme beaucoup d'autres, a perdu la vie pour nous, par les mains des révolutionnaires. Je ne connais pas le nom de cette digne femme, je sais seulement que son second mari était suisse de nation, et qu'elle avait fait sa connaissance par ce M. Lebas.

» La famille de cet homme et celle de M. Lebas avaient alors leur domicile à Genève. Madame, si vous avez reçu mes lettres et si vous n'êtes pas au nombre des barbares conjurés contre moi, vous avez maintenant le pouvoir et les moyens nécessaires de faire rechercher ce M. Lebas à Genève. Pour vous faciliter dans ces recherches, adressez-vous à la sœur de Robespierre qui, si elle vit encore, a une entière connaissance de toutes les relations de M. Lebas, qui connaît très bien la dame que je vous ai désignée comme ma mère adoptive. »

On verra plus loin qu'il est hors de doute que ce M. Lebas dont parle le dauphin était Jean-Frédéric Leschot, père d'Henri-Frédéric, notre héros.

D'autre part, lorsque le dauphin raconte son odyssee de 1809, la bataille où il fut blessé, se trouvant dans une troupe du major de Schill, son transport à l'hôpital, il dit :

« J'y rencontrais un convalescent nommé Friedrichs, hussard au régiment de Schill, qu'on appelait simplement Frédéric. Friedrichs *m'eut bientôt reconnu*, et ne doutant pas de ma discrétion, il me persuada de désertier avec lui... »

Nous verrons plus loin qu'il y a de sérieuses raisons de croire que ce Frédéric, ancienne connaissance du dauphin, puisqu'il le *reconnut*, n'était autre que le jeune Henri-Frédéric Leschot de Genève.

Ces citations faites pour raccorder ce qui suivra avec le propre témoignage du dauphin, nous emprunterons à M^{lle} Marie Leschot la plupart des renseignements que nous allons présenter. Ces renseignements nous ont été

communiqués directement, tant verbalement que par écrit. M^{lle} Marie Leschot est la petite-fille de Jean-Frédéric Leschot et la nièce d'Henri-Frédéric. Elle est née en 1834 et vit encore en excellente santé à Genève. C'est une personne de la plus parfaite honorabilité, simple, naturelle, ne visant à aucun rôle, et dont toutes les déclarations sont empreintes de la plus entière bonne foi et d'un souci très marqué d'obéir à la règle d'une conscience scrupuleuse.

Elle tient ses souvenirs et ses récits de conversations qu'elle a eues elle-même dans son enfance soit avec sa grand'mère, veuve de Jean-Frédéric Leschot (M. Lebas), soit avec d'autres membres et amis de la famille, ou d'entretiens auxquels elle a assisté. Elle a ainsi recueilli beaucoup de choses dont, à l'origine, elle ne comprenait pas la portée et qu'elle n'a pu s'expliquer que beaucoup plus tard. Ces propos l'attiraient par leur nature mystérieuse et dramatique; ils ont laissé dans son cerveau de jeune fille des impressions indélébiles qui, avivées dans la suite par des rapprochements et des concordances, sont devenues pour elle de véritables révélations.

Le premier Leschot qui se trouve mêlé à l'histoire du dauphin est Jean-Frédéric, né en 1747, mort en 1824. Son père était Frédéric Leschot, notaire à Valangin, dans le canton de Neuchâtel, alors principauté prussienne. Une tradition de la famille veut que son origine soit espagnole, que son nom s'orthographiât jadis Lescot, que des Lescot aient passé en France avec les fils de François I^{er}, qu'ils fussent alliés au duc d'Albe, que Pierre Lescot, l'architecte du Louvre, fût des leurs, et que le frère de celui-ci, Guillaume, venu en Suisse avec la duchesse de Nemours, y soit resté.

Jean-Frédéric Leschot était un mécanicien horloger d'une grande habileté, qui fit faire à son industrie des progrès remarquables. Il épousa en 1786 Suzanne-Catherine Himely, à Saint-Imier, et se fixa dès lors à Genève, où il reçut, en 1787, la bourgeoisie d'honneur en même temps que son associé Jaquet-Droz, en récompense des services industriels rendus par eux au pays.

La famille Himely était d'origine bernoise. Barthélemy Himely était médecin de Frédéric-le-Grand, roi de Prusse et prince de Neuchâtel ; il eut huit fils et trois filles, dont Suzanne-Catherine qui épousa J.-F. Leschot. Celui-ci revint se fixer en Suisse après la mort du roi et c'est à Neuveville que, suivant les souvenirs transmis dans la famille, le sort du dauphin lui fut momentanément confié, sous la protection de la reine Louise de Prusse.

Mais, avant de pénétrer le mystère de ces traditions, il convient de revenir à Jean - Frédéric Leschot, par qui nous est révélée la première apparition du dauphin dans ce pays. Le récit de ses souvenirs et de son rôle personnel a été transcrit par son second fils, Georges-Auguste Leschot, né en 1800, mort en 1884, père de M^{lle} Marie Leschot et frère cadet d'Henri-Frédéric, celui qui fut mêlé activement à la vie du dauphin. Georges Leschot raconte que très peu de temps avant la révolution, probablement au début de 1789, son père était à Paris où il exposait des automates d'un mécanisme ingénieux créés par son associé Jaquet-Droz et lui-même. La reine voulut voir ces engins merveilleux et fit appeler Jean-Frédéric Leschot au palais, où il passa plusieurs jours à les installer et à les faire fonctionner. Il plut à la reine et gagna sa confiance par son caractère simple et naturel ; blasée sur le ton des courtisans, elle

gôûta le parler franc et honnête de l'horloger. Aussi lui présenta-t-elle son fils le dauphin, en l'autorisant à l'embrasser. La beauté et la gentillesse de l'enfant gravèrent ses traits dans la mémoire de Leschot, et lui permirent de le reconnaître plus tard sans aucune hésitation.

Pendant son séjour à Paris, Jean-Frédéric Leschot habitait chez une famille suisse; il s'y rencontra souvent avec une demoiselle dont le prénom était Charlotte; quant au nom patronymique, le souvenir de M^{lle} Leschot est vague et incertain, cela pourrait être Deroche ou Delaroche ou même Robespierre; il se lia d'amitié avec elle, l'un et l'autre ayant une grande admiration pour Marie-Antoinette. Ceci concorde avec le fait certain que l'on a trouvé dans les papiers, disparus aujourd'hui, de M. Leschot, beaucoup de lettres de Charlotte Robespierre recommandant des émigrés, et avec la déclaration du dauphin relative aux rapports qu'elle aurait eus avec M. Leschot (Lebas) à son sujet.

Lors de ce même séjour, Leschot se lia avec plusieurs personnes et notamment avec un abbé de Servan de Bonnassey, frère d'un ministre de Louis XVI, auquel il avait rendu quelques petits services.

Au moment de la révolution, cet abbé fit appel au dévouement de Leschot pour faciliter le passage à Genève d'émigrés qui cherchaient à gagner le Valais. Leschot les accueillait à leur arrivée à Genève, les mettait à l'abri et leur faisait traverser le lac en prenant mille précautions pour qu'ils ne fussent pas découverts. Il les faisait débarquer en Valais, où ils se trouvaient en sûreté. Toutes ces opérations et les correspondances auxquelles elles donnaient lieu n'étant pas sans péril, Leschot faisait usage pour ces relations du pseudonyme de *Lebas*.

Le fait a été formellement affirmé par sa veuve à sa petite-fille, M^{lle} Marie Leschot, de qui nous le tenons, et il lui a été confirmé par son père, M. Georges Leschot. Cette particularité, rapprochée de la déclaration citée plus haut du dauphin à sa sœur, consolide singulièrement la version du séjour de celui-ci en Suisse. Jean-Frédéric Leschot, homme méthodique et soigneux, tenait un registre détaillé des émigrés qui passaient par ses mains, mais malheureusement ce registre, qui aurait fourni tant de révélations intéressantes, fut détruit par M^{me} Leschot elle-même, dans un moment de terreur, pendant une émeute où elle vit son mari en grave danger.

Or il arriva un jour, en 1797, chez Jean-Frédéric, demeurant place du Molard, maison Dentand, un personnage d'apparence distinguée, âgé de soixante à soixante-dix ans, accompagné d'un enfant de dix à onze ans. Le vieillard était travesti en meunier et arrivait par la route de Gex. Il insista avec une grande fermeté pour ne pas donner son nom ni celui de l'enfant, malgré la confiance qu'il avait en Lebas (Leschot). A cette époque, ce dernier croyait à la mort du dauphin, que tous les journaux avaient annoncée; aussi fut-il stupéfait de la ressemblance existant entre cet enfant et le dauphin, qu'il avait vu quelques années auparavant dans des circonstances inoubliables pour lui, et il s'écria en présence des mystérieux voyageurs:

— Si je ne savais pas que le dauphin est mort, j'affirmerais que c'est lui, tant la ressemblance est frappante!

Toute sa vie, il resta persuadé que c'était bien le dauphin qu'il avait hébergé et fait passer en Valais, mais il n'entendit plus parler de lui et crut même qu'il avait

péri sur le lac, parce que toutes les recherches pour retrouver sa trace furent infructueuses. Ceci est un point surprenant et plein d'obscurité, car la version que nous suivons en ce moment veut que le dauphin ait été, dans les années qui suivent, confié au propre père de M^{me} Leschot, le D^r Barthélemy Himely à Neuveville. Il semble presque incroyable qu'on eût caché à M. Leschot un fait aussi intéressant pour lui, ou que sa prudence fût si grande que, le connaissant, il n'ait pas voulu le faire connaître à ses enfants. Il est non moins surprenant que sa veuve, qui, beaucoup plus tard, en 1842, entretenait sa petite-fille Marie Leschot de l'évasion du dauphin et de la part qu'y avait prise son mari, ne lui ait rien dit de son transfert à Neuveville.

La version serait à abandonner tout à fait si l'on ne trouvait dans la suite un lien très étroit entre la présence du fils aîné de Leschot à Neuveville à l'époque où le dauphin y aurait été caché, ses absences mystérieuses coïncidant avec des événements importants de l'odyssée du prince, son arrestation à Brandebourg en même temps que Naundorff, et le fait qu'il agissait en toutes ces circonstances à l'insu de son père. Ce rapprochement donne lieu à l'hypothèse, fragile, il est vrai, que Leschot le père n'était pas dans la confiance du secret de Neuveville, que son fils aurait possédé et qui serait devenu l'intérêt principal de sa vie.

II

Ce fils aîné de Jean-Frédéric Leschot était Henri-Frédéric Leschot, qui naquit à Genève en 1788; il avait donc trois ans de moins que le dauphin. En 1798, son

oncle maternel, Jean-Jaques Himely, frère de M^{me} Jean-Frédéric Leschot, et troisième fils du D^r Barthélemy Himely, vint à Genève voir sa sœur et son beau-frère avant de partir pour les Etats-Unis d'Amérique, où il allait faire sa carrière; on lui confia son neveu Frédéric, âgé alors de dix ans, qu'il conduisit à Neuveville chez son grand-père, le D^r Barthélemy Himely, après avoir été à Berlin. Voilà donc Frédéric Leschot devenu le compagnon de l'enfant mystérieux qui vivait à cette époque chez le D^r Himely et en situation de pénétrer le secret de cette existence. Le dauphin portait alors le nom de sa mère adoptive, M^{me} Perrin, et passait pour son propre fils, cette dame ayant eu un enfant du même âge dont la mort fut toujours ignorée; elle-même disparut, sans qu'on ait jamais su ce qu'elle était devenue. On s'est parfois demandé si cette dame Perrin et son enfant n'avaient pas été expédiés en Amérique pour simuler un départ du dauphin et égarer sur une fausse piste la police de la Convention et de Bonaparte.

Frédéric Leschot était, au dire de tous ceux qui ont parlé de lui, remarquablement beau, brun, aux yeux noirs. Son teint était délicat et frais, plutôt pâle; aussi bien doué sous le rapport intellectuel qu'au physique, il faisait l'espoir et l'orgueil de sa famille; adroit, habile à tous les exercices du corps, doué d'une grande force sous une apparence frêle et délicate, on ne lui reprocha rien jusqu'à l'âge de vingt ans qu'un mépris du danger qu'il poussait jusqu'à la plus extrême témérité; son caractère était ardent, enthousiaste, un peu aventureux, d'une générosité sans bornes.

Dans la famille de son père, sa conduite vagabonde et mystérieuse, ses fugues et ses fréquentations motivées

apparemment par son dévouement au dauphin furent mal jugées ou incomprises et le déconsidérèrent injustement, parce que, selon toute probabilité, on ne croyait pas à la réalité du personnage représenté par Naundorff; mais dans la famille de sa mère, les Himely, il était considéré comme un héros, ce qui s'explique par la connaissance qu'on avait là de la personnalité du jeune homme auquel Frédéric s'était donné corps et âme.

Le caractère enthousiaste et exalté de Frédéric Leschot se manifesta de bonne heure; sa mère a raconté que dans la première nuit que passèrent chez elle les voyageurs mystérieux de 1797, dont l'un était pour eux le jeune dauphin, son mari et elle s'étant levés inquiets pour s'assurer que tout était en ordre, ils trouvèrent le jeune Frédéric, qui n'avait que neuf ou dix ans, étendu en travers de la porte des émigrés et l'engagèrent vainement à s'aller coucher dans son lit; il refusa formellement de quitter son poste, disant qu'on le tuerait avant d'arriver à l'enfant. Ce détail touchant indique que Frédéric avait saisi dans les conversations des parents l'importance du jeune voyageur et que son imagination s'était enflammée à son sujet. Que son enthousiaste attachement n'ait pu que grandir dans la suite, lorsqu'il devint le compagnon du royal exilé chez son grand-père Himely à Neuveville, rien de plus naturel.

Frédéric Leschot était depuis deux ans chez son grand-père, lorsque celui-ci mourut, en 1800. Il revient alors chez son père à Genève, puis est renvoyé à Neuveville, ensuite à Court et à Bévillard, jusqu'en 1802, auprès de ses parents Himely.

Le D^r Barthélemy Himely avait huit fils, et sa mort apportait un changement imprévu dans la vie du petit

prince confié à ses soins. Les fils ont pu et dû croire la mission dévolue à la famille terminée par la mort du chef, mais il semble que le contrat fut renouvelé. Quels furent les engagements pris, on n'en sait rien, mais d'après les souvenirs familiaux il paraît que le jeune dauphin vint successivement à Court et à Bévillard avec le pasteur Himely et son frère le capitaine Himely, qui avait servi dans les régiments suisses de Louis XVI et survécu au massacre des Tuileries; il ne ressort pas clairement des renseignements obtenus si ces deux messieurs étaient fils, neveux ou cousins du D^r Barthélemy Himely, mais la chose importe peu. Nous penchons pour l'hypothèse que ce pasteur, qui s'appelait aussi Barthélemy, était le fils aîné du docteur, car c'était lui qui était depuis 1798 propriétaire de la ferme de la Praye, où fut caché le dauphin jusqu'au moment de son enlèvement. Il a été successivement pasteur à Tramelan, Court et Bévillard, et il résulte de renseignements pris par son successeur à Bévillard, le pasteur Montandon, qu'il avait auprès de lui deux neveux, enfants de ses sœurs, M^{me} Perrin et M^{me} Leschot. Or, nous savons que le pseudo-enfant de M^{me} Perrin était le dauphin; celui de M^{me} Leschot ne pouvait être que Frédéric, et voilà l'explication de l'intimité née d'une communauté de vie de ces deux enfants.

Un autre détail corrobore les témoignages relatifs au séjour du dauphin chez le pasteur Himely.

M^{me} Leschot avait reçu en 1840 un petit livre, *Abrégé de l'histoire sainte*, œuvre de son grand-oncle, le pasteur Himely de Bévillard. On lui avait dit que ce livre n'avait pas été écrit pour être publié, qu'il était le résumé des leçons données par le pasteur à un jeune garçon orphelin

dont les parents étaient morts sur l'échafaud pendant la révolution et qui fut confié à la famille Himely sous la protection de la reine de Prusse.

Le capitaine Himely, qui vivait avec son frère le pasteur, a laissé dans la famille un souvenir assez net. Vers la fin de sa vie, il devint taciturne et s'en allait chasser seul autour de la ferme qu'avait habitée le dauphin et qui appartenait à son frère; on le surprit souvent assis auprès de la maison, la tête dans ses mains et pleurant amèrement; hautain et farouche, il ne supportait ni questions ni consolations. M^{lle} Marie Leschot raconte que son père, Georges Leschot, lorsqu'il était à Bévillard dans son enfance, faisait de longues courses à pied avec le capitaine, que celui-ci lui enseigna le maniement des armes et lui donna un petit fusil qui avait appartenu au jeune émigré réfugié chez lui; c'était un petit fusil de chasse léger et solide, pouvant convenir à un enfant de treize à dix-sept ans et dont la crosse était ornée de filets d'argent. Il se trouva plus tard en la possession d'un frère de M^{lle} Leschot, qui le conservait comme une merveille et un précieux souvenir; il lui fut malheureusement volé.

III

En 1802, Frédéric Leschot fut placé en apprentissage à la Chaux-de-Fonds ou au Locle. Son patron ne tarda pas à remarquer les dispositions exceptionnelles de son élève pour la mécanique; il déclarait n'avoir pas grand'peine à former un tel élève.

Malgré la distance assez considérable qui le séparait d'eux, Frédéric se rendait à chaque instant auprès de ses oncles Himely et de l'enfant royal, auquel il s'était atta-

ché avec passion. Il profitait pour cela des dimanches et jours de fête et faisait de nuit d'immenses trajets pour le rejoindre, se constituant en quelque sorte son garde du corps.

Nous n'avons rien pu apprendre des déplacements successifs, dans la région, du jeune dauphin qui, malgré le faux nom de Perrin, pouvait être découvert et trahi, mais il a dû séjourner à Bévillard et peut-être à Court, après Neuveville, pour dépister les recherches possibles ou pour toute autre raison.

Du reste, passant pour un enfant du pays, il devait être atteint par la conscription et c'est peut-être à ce motif qu'est dû son transfert dans une retraite isolée et mieux cachée que les précédentes, la ferme de la Praye déjà mentionnée. Cette ferme, appartenant au pasteur Barth. Himely, était sur la montagne, isolée au milieu des bois; pour y parvenir il fallait se détourner de la route et suivre un petit sentier à travers la forêt, loin de toute habitation, à une assez grande distance de Neuveville, mais pas très loin du village de Lignières.

Cette ferme et les terrains environnants, champs, bois, prairies, formaient une vaste propriété qui appartenait à la famille Himely depuis la fin du dix-septième siècle. C'était à l'origine un simple pavillon de chasse; on l'avait agrandi, puis reconstruit en ferme avec écurie et remise, très simple, mais cependant assez confortable. On la nomma la Neuve-Métairie, mais, plus tard, elle prit le nom de la Praye, nom qu'elle portait en 1844, lorsque M^{lle} Marie Leschot y fut en visite avec ses cousins Himely.

A cette occasion, elle remarqua, dans la chambre où se prenaient les repas, un ancien établi d'horloger qui

l'intrigua; ses questions parurent embarrasser ses cousins Himely, et on lui répondit que ce meuble était resté là depuis le début du siècle, ayant appartenu à une famille qui avait été cachée à la ferme pendant la révolution. Le lecteur rapprochera ce fait de celui que le second mari de M^{me} Perrin, suivant le propre récit du dauphin, était horloger et lui avait appris ce métier, dont il vécut plus tard en Prusse.

Avant d'arriver au terme, survenu brusquement, du séjour du dauphin à la Praye, il convient de mentionner le seul événement saillant qui nous en soit rapporté. L'enfant royal, confié au D^r Himely, était devenu homme pendant sa retraite. Une jeune fille de la localité devint enceinte de ses œuvres et eut une fille; mais nous ne pouvons ici parler de sa descendance.

N'était l'absolue honorabilité des personnes qui ont conservé la tradition de cet événement, nous serions sceptique à ce sujet, car Louis XVII s'est montré dans tout ce qu'on connaît de sa vie si consciencieux et délicat que nous aurions quelque peine à croire qu'il n'eût jamais cherché à réparer de quelque manière une faute de jeunesse essentiellement pardonnable dans une vie aussi privée de direction. Il est vrai de dire que la reconnaissance et l'adoption de l'enfant par une famille honorable du pays lui enlevaient les droits et qualités qu'il aurait eus à invoquer, et que son existence toute de misère et de privations le rendait bien inapte à faire à son enfant naturel un sort meilleur que celui qu'il devait au dévouement exemplaire de ses parents adoptifs.

En présence du silence gardé par Louis XVII sur toute la portion de sa vie dont nous nous occupons, nous nous demandons si son but n'a pas été de jeter un

voile sur cet événement, qui lui laissait quelque remords, ou s'il a seulement voulu éviter tout ce qui aurait pu compromettre ses bienfaiteurs à une époque où l'on a vu à quels périls et souvent à quel sort funeste étaient exposés ceux qui pouvaient apporter des témoignages probants en faveur de la survivance du dauphin. Ce sont là des hypothèses que nous avons annoncées au début de cet écrit.

C'est en 1804 que le dauphin fut enlevé de son asile. Les quelques détails qui ont survécu à l'oubli de tant de choses, et qui se sont transmis de bouche en bouche jusqu'à M^{lle} Marie Leschot, permettent de croire que le dauphin était recherché et que le secret de sa retraite avait transpiré. A cette époque, le pays était sous la domination française.

On se souvient d'individus suspects qui espionnaient les alentours de la ferme, en particulier d'un colporteur qui s'obstinait un jour à demander qu'on lui permît de passer la nuit au fenil et qu'on accompagna jusqu'au bas de la montagne pour s'assurer de son départ.

Mais, un jour, la maison fut cernée par des gendarmes. Frédéric Leschot qui, même de loin, veillait avec un dévouement admirable sur son ami, était parvenu dans la nuit à rallier la ferme et à prévenir du danger. Le dauphin était bien caché et l'attention des gendarmes fut dirigée sur un autre jeune homme qui, arrêté pour lui, se laissa effrayer et avoua la supercherie. Louis XVII fut enlevé et emmené dans la direction de Bâle. Frédéric Leschot ne voulut pas renoncer à l'espoir de le sauver, s'acharna à le suivre et fit tant qu'on l'arrêta lui-même. Conduit à Strasbourg, il est traduit devant un conseil de guerre. Les noms des généraux Victor, Gérard, Ney

sont cités comme ayant été saisis de l'affaire. Frédéric déclara avoir agi spontanément et être seul responsable de ses actes. Comme on tenait à ne pas ébruiter l'affaire et que sa famille le réclamait, on le relâcha et on le lui rendit.

Quelque doute que l'absence de documents positifs puisse autoriser sur l'exactitude de cette version, il est très frappant cependant que cet enlèvement coïncide parfaitement avec l'époque à laquelle Louis XVII fut arrêté par la police de Fouché et interné au donjon de Vincennes. La suite montre que Frédéric Leschot ne cessa pas ses recherches et fut un des premiers avertis du séjour du dauphin à Vincennes et des projets d'évasion.

IV

Frédéric, rendu aux siens, est replacé chez son patron, qu'il quitta brusquement en 1806. Il avait su à ce moment, sans qu'on puisse dire ni par qui ni comment, que le dauphin vivait et quel était le lieu de sa détention. Son caractère ardent et impulsif le poussa à partir sans hésitation à la recherche de son héros et dans l'intention irréfléchie de lui venir en aide d'une façon quelconque. Il ne semble pas avoir rien révélé de son imprudente entreprise ni des démarches qu'il put tenter; son père, averti, le fit chercher sans succès, mais au bout de peu de temps, Frédéric revint de lui-même chez ses oncles Himely, et, comme on pouvait supposer qu'il avait abandonné son patron parce qu'il était malheureux auprès de lui, il déclara spontanément qu'il n'avait eu à se plaindre d'aucune manière; il était parti, disait-il, pour s'engager dans les troupes volontaires qui défendaient la liberté

du Tyrol et ajoutait qu'on avait refusé son concours en raison de son extrême jeunesse.

M^{lle} Marie Leschot rapporte qu'en 1863 ou 1864, M^{me} Grenaud de Rochette, qui avait été en séjour dans sa famille au moment où Frédéric s'y trouvait malade vers la fin de sa vie, lui dit tenir de celui-ci même, qu'elle avait soigné, que le dauphin resta pendant plusieurs mois caché dans une famille de jardiniers de Plainpalais, près Genève ; et que plus tard, accompagné d'un fils de ces jardiniers, il avait été appelé à reconnaître le dauphin et à le faire sortir de prison. Nous n'avons aucune explication, ni confirmation de ces faits ; on peut supposer toutefois qu'avant de faire appel, s'il en était besoin, au concours de M. Leschot père pour mettre le dauphin à l'abri, on l'ait provisoirement caché à Plainpalais. Quant à la reconnaissance du prince par Frédéric au sortir de prison, rien n'empêche d'admettre qu'il s'agit de l'évasion de Vincennes, puisque l'on sait qu'à ce moment Frédéric quitta Genève brusquement et mystérieusement.

Peut-être aussi ce souvenir doit-il se rattacher à l'absence mystérieuse que Frédéric fit en 1806 et dont on n'a pas eu d'explication suffisante, si ce n'est qu'il assista à la bataille d'Iéna.

La même question peut se poser à propos d'un autre fait qui a été rapporté à M^{lle} Leschot en 1844 et qu'elle n'a point oublié. Elle fit à cette époque la rencontre à Neuveville d'un vieillard qu'on lui dit être un frère de Sophie Lée, amie de sa grand'mère et qui, serrurier dans sa jeunesse, avait accompagné Frédéric dans une tentative pour faire évader le dauphin de sa prison. Je ne saurais guère placer ce fait que pendant le cours de

la détention du dauphin à Vincennes de 1804 à 1809, sinon lors de l'évasion même de 1809, bien que cette dernière semble s'être accomplie sans effraction et presque en connivence avec la police de Fouché, sous l'influence de Joséphine. En 1808, Frédéric avait fait encore une absence mystérieuse, mais courte, qui pourrait se rapporter à une tentative d'évasion de son royal ami.

L'exaltation de Frédéric contre Napoléon était grande, et il était résolu à tout plutôt que de servir dans ses armées lorsque la conscription l'atteindrait. Aussi, en 1808, M. Leschot, pour ne pas l'exposer aux conséquences d'une désertion probable, lui acheta un remplaçant.

A cette époque, Frédéric vivait chez son père et travaillait avec lui, mais en rongant son frein et impatient de dépenser son ardeur et sa fougue en faveur du dauphin, auquel il pensait toujours, et contre Napoléon, qu'il haïssait.

M. Leschot l'envoyait souvent faire des séjours prolongés chez ses oncles Himely à Neuveville, où sa venue était une fête, car ses oncles l'adoraient.

D'un de ces voyages, en 1808, il revint absolument changé d'allures, travaillant irrégulièrement, passant des nuits et des jours dehors. On le voyait préoccupé, tantôt triste et taciturne, tantôt inquiet et agité. Aux questions dictées par la sollicitude de ses parents, il ne répondait que de façon évasive, ne laissant pas pénétrer le mystère de ses pensées.

Tout à coup, le 18 juillet 1809, il disparaît subitement sans bagages ni vêtements de rechange, comme si, répondant à un appel brusque et urgent, il volait au se-

cours de quelqu'un, ne pensant plus à aucune autre chose. Il emporta cependant une certaine somme en monnaie d'or, et ce fait a été la base d'une première calomnie qui a pris naissance dans sa propre famille. On voulut, dans la suite, le représenter comme ayant volé son père; or celui-ci a parfaitement reconnu que la somme en question appartenait en propre à son fils et il ne lui reprochait aucune indécatesse, quoiqu'il le blâmât sévèrement de son imprudence, de sa témérité et surtout de son manque de confiance envers lui, dans cette circonstance.

A plusieurs reprises on voit ce pauvre Frédéric victime des plus abominables calomnies, sans qu'on puisse s'expliquer la chose autrement que par le calcul odieux de déshonorer, et par conséquent de disqualifier un témoin de l'existence du dauphin. C'est ainsi qu'ont toujours procédé les politiciens sans conscience pour combattre des adversaires honorables qu'on ne peut attaquer à visage découvert.

E.-A. NAVILLE.

(La fin prochainement.)





JOHN RUSKIN

SA VIE ET SON ŒUVRE



Lorsque la Renommée, qui n'a pas encore appris à distinguer entre les charlatans et les grands hommes, se tourne vers les quatre points cardinaux et lance, bien au delà de leurs frontières nationales, les noms de ceux que Carlyle appelle les « héros, » il arrive qu'elle leur joue d'assez méchants tours. En proclamant leurs actions, elle ne laisse pas de les transformer quelque peu. Elle simplifie, elle grossit, elle déforme. Sa trompette altère le son et le sens des noms qu'elle jette aux vents ; par une fortune assez semblable, la voix d'une cantatrice nous arrive maltraitée par le phonographe, dont le pavillon nasillard ajoute à un timbre qu'on nous dit de cristal des harmoniques qui le rendent méconnaissable.

Ces effets de déformation sont d'autant plus accentués qu'il s'agit de gloires plus récentes. Il nous manque le recul des années ; le tassement des idées ne se produit guère qu'au bout d'une ou deux générations ; la critique n'a pas encore fait son œuvre de clarification et d'affinage ; les anecdotes circulent, les légendes se créent.

Ajoutons à cela les frontières à franchir : différences de races, de langues, de mœurs, de mentalités, autant de réfractions diverses que subira l'image de notre grand homme, réfractions auxquelles le cosmopolitisme à la mode n'apporte qu'un faible correctif.

C'est ainsi que nous apparaîtra Nietzsche sous l'espèce ridicule d'un mangeur de dieux et d'un croquemitaine de la morale, et Ruskin sous les traits d'un Anglais encore plus original que ses compatriotes, qui se fait hisser sous les coupoles pour y mesurer quelques dimensions, et qui n'aime pas les chemins de fer.

Je me place ici, bien entendu, au point de vue du grand public, qui ne trouve guère le temps de lire les philosophes, ou de méditer les théories des esthéticiens. C'est ainsi que, dans les conversations, bruissent de grands noms, et que l'on agite des masques, combien différents parfois de la pure physionomie qu'ils recouvrent.

* * *

Il y a quelques années seulement que le public français, grâce aux livres de M. J. Bardoux, de M. R. de la Sizeranne surtout, a fait la connaissance de Ruskin et de ce que le critique a si heureusement appelé la « Religion de la Beauté. » Jusque là, l'œuvre de Ruskin était à peu près ignorée. Ses livres étaient fort chers, et, à l'heure qu'il est, il n'en existe guère de traductions. A côté de l'ouvrage de M. de la Sizeranne, qui est un modèle de critique pénétrante, informée, et sympathique, il faut signaler en Angleterre le livre de M. Collingwood, disciple et ami de Ruskin, et celui de M. F. Harrison¹, auquel sont empruntés, pour la plupart, les éléments de la biographie qui va suivre.

¹ F. Harrison, *John Ruskin* — 1 vol. in-8°. Londres, Macmillan, 1902.

* * *

Il n'est, d'autre part, pas très longtemps non plus que certaines idées sont entrées dans le domaine de l'opinion et de la discussion publiques. On parle beaucoup d'art pour le peuple, d'éducation du peuple, de restauration des arts mineurs, de la renaissance de la décoration ; les villes s'avisent, un peu tard, qu'elles ont un passé vénérable inscrit sur les pierres de leurs édifices et de leurs maisons, et que les bâtisseurs de blocs américains inaugurent un nouveau vandalisme ; ainsi nous voyons se créer des commissions d'art public, de monuments historiques ; les états et les cités, saisis d'un beau zèle, affectent des sommes considérables à des restaurations, et parfois même, non contents de préserver les vestiges du passé, se refont des antiquités de toutes pièces, ajoutant des tours à leurs cathédrales et des porches à leurs hôtels de ville.

Les jeunes filles délaissent quelque peu la bicyclette et reviennent aux broderies de leurs arrière-grand-mères. Des écoles d'arts et métiers s'ouvrent et prospèrent. Dans un domaine différent, mais connexe, nous assistons à l'essor des Universités populaires, à la création de Maisons du peuple.

L'Angleterre a été le berceau d'une bonne partie de ces idées et de ces institutions ; le principal initiateur, le prophète de ce nouvel évangile a été Ruskin.

* * *

Certains hommes tiennent tout entiers dans leurs livres. Il nous émeut médiocrement de savoir que le philosophe de Koenigsberg se levait régulièrement à 5 heures du matin et fumait non moins régulièrement,

chaque jour, l'indispensable pipe du savant allemand. Nous pouvons parfaitement ignorer cela, et les menus détails de l'existence d'un homme qui n'a pas eu de vie extérieure. Pour d'autres, au contraire, leurs livres ne sont que le commentaire de leur vie, et qu'un de leurs multiples moyens d'action. L'homme n'est pas tout dans le livre, et il devient nécessaire d'étudier sa vie.

C'est le cas pour Ruskin. Jamais écrivain ne fut moins tenté de se retirer dans sa tour d'ivoire ; jamais œuvres ne furent unies à la vie d'un lien plus étroit, jamais homme ne fut moins auteur ; bien loin de là, ce fut un de ses plus grands chagrins que de voir les hommages et la popularité arriver plus souvent au littérateur qu'à l'apôtre, au style qu'à l'idée.

Lorsqu'on se trouve en présence de cette œuvre énorme, environ quatre-vingts ouvrages, dont un grand nombre ont plusieurs volumes, lorsqu'on parcourt cette liste de titres étranges, souvent apocalyptiques, on se demande avec quelque inquiétude si l'on arrivera à faire le tour de son sujet. Je crois que le moyen le plus simple est de suivre pas à pas la biographie, quitte à s'arrêter à chaque œuvre importante, et aux circonstances qui l'ont amenée et qui l'expliquent.

* * *

Sans nous attarder aux origines des Ruskin, nous pouvons noter qu'ils sont de pure souche écossaise, qu'on a retrouvé, parmi leurs ascendants, des soldats valeureux, des marins hardis, des Covenantaires, des Puritains. Au moment où la famille commence à nous intéresser, sa situation sociale n'a rien que de plutôt humble, mais de parfaitement honorable.

John Ruskin, le grand-père du nôtre, avait enlevé en

1781 la jeune fille qu'il aimait, l'avait épousée, et était venu s'établir à Edimbourg. Il avait un commerce de vins; il fréquentait une société très cultivée, et il donna à son fils John-James une éducation classique aussi complète que soignée. Ce fils, distingué et plein de promesses, ne crut pas déroger en continuant le commerce. Il vint à Londres et, en 1809, fonda, en association avec MM. Telford et Domecq, une maison qui avait pour spécialité l'importation du sherry. Il faisait si bien que l'aisance vint, plus tard la richesse. Il se trouva en mesure de payer toutes les dettes de son père, dont le commerce n'avait pas prospéré. Et il épousait presque secrètement, en 1818, sa cousine germaine Margaret Cox, de quatre ans plus âgée que lui. Elle avait reçu une éducation chrétienne, sérieuse et pratique. Les époux, qui n'étaient plus tout à fait jeunes, — trente-trois et trente-sept ans, — s'étaient attendus, comme on dit chez nous, pendant neuf ans. Il est important de remarquer que John Ruskin, né en février 1819, se trouva être le fils unique de parents d'âge déjà mûr; qu'il fut élevé en fils unique, et qu'il vécut toujours avec son père et sa mère, jusqu'à leur mort.

L'enfant est élevé en fils unique, mais il n'est pas gâté. Il est souvent fouetté, il n'a guère de jouets. Sa mère lui fait lire chaque jour la Bible, en suivant, sans en omettre un seul mot.

Ruskin, qui nous raconte son enfance, attribue à cette lecture persévérante de la Bible son pouvoir de se donner de la peine, et le meilleur de son goût littéraire; l'Homère de Pope et Walter Scott furent aussi ses auteurs favoris; le dimanche, *Robinson Crusoë* et le *Pèlerinage du Chrétien*. Un peu plus tard, son père commence à lui lire Shakespeare, Byron, *Don Quichotte* et Pope.

L'enfant est d'une merveilleuse précocité. Entre quatre et cinq ans, à l'âge où, comme il dit, « les autres enfants dessinent des chiens ou des chevaux, » il apprend tout seul à lire et à écrire. Il s'intéresse également aux couleurs et aux contours des objets qui tombent sous ses yeux.

A cette époque, les Ruskin vont habiter la banlieue de Londres, à Herne Hill. Dès lors, chaque année, ils iront faire un séjour en Ecosse ; en route, ils verront les clients, et profiteront de la moindre occasion pour visiter les châteaux, les abbayes, les cathédrales, les galeries de peinture et les beaux paysages. Le petit Ruskin est déjà si amoureux de la nature que le peintre Northcote, qui fait son portrait, lui demandant quel fond il doit mettre : « Des collines bleues, répond l'enfant. »

Lorsque Ruskin rappelle ces premières années et cette première éducation, il constate qu'il en retira d'incalculables avantages, le sentiment parfait de la paix, de l'obéissance et de la foi, l'habitude d'observer et de réfléchir ; mais il y a aussi de grandes lacunes, nous dit-il. D'abord il n'a rien à aimer. Ses parents ne lui inspirent qu'un profond respect. Il n'a pas de compagnons ; toute peine, toute difficulté matérielle est éloignée de lui. Son courage n'est pas développé ; il devient timide ; son jugement ne se forme pas, toujours tenu en lisières. Mais ces voyages, chaque été, et le fait qu'il est laissé seul avec lui-même, dans la maison paternelle, à la campagne, contribuent fortement à développer sa passion pour les spectacles de la nature, et son goût de l'observation minutieuse et révérente.

A sept ans il écrit son premier poème ; dès lors, il tient un journal de ces voyages de famille, en chaise de

1781 la jeune fille qu'il aimait, l'avait épousée, et était venu s'établir à Edimbourg. Il avait un commerce de vins; il fréquentait une société très cultivée, et il donna à son fils John-James une éducation classique aussi complète que soignée. Ce fils, distingué et plein de promesses, ne crut pas déroger en continuant le commerce. Il vint à Londres et, en 1809, fonda, en association avec MM. Telford et Domecq, une maison qui avait pour spécialité l'importation du sherry. Il faisait si bien que l'aisance vint, plus tard la richesse. Il se trouva en mesure de payer toutes les dettes de son père, dont le commerce n'avait pas prospéré. Et il épousait presque secrètement, en 1818, sa cousine germaine Margaret Cox, de quatre ans plus âgée que lui. Elle avait reçu une éducation chrétienne, sérieuse et pratique. Les époux, qui n'étaient plus tout à fait jeunes, — trente-trois et trente-sept ans, — s'étaient attendus, comme on dit chez nous, pendant neuf ans. Il est important de remarquer que John Ruskin, né en février 1819, se trouva être le fils unique de parents d'âge déjà mûr; qu'il fut élevé en fils unique, et qu'il vécut toujours avec son père et sa mère, jusqu'à leur mort.

L'enfant est élevé en fils unique, mais il n'est pas gâté. Il est souvent fouetté, il n'a guère de jouets. Sa mère lui fait lire chaque jour la Bible, en suivant, sans en omettre un seul mot.

Ruskin, qui nous raconte son enfance, attribue à cette lecture persévérante de la Bible son pouvoir de se donner de la peine, et le meilleur de son goût littéraire; l'Homère de Pope et Walter Scott furent aussi ses auteurs favoris; le dimanche, *Robinson Crusœ* et le *Pèlerinage du Chrétien*. Un peu plus tard, son père commence à lui lire Shakespeare, Byron, *Don Quichotte* et Pope.

L'enfant est d'une merveilleuse précocité. Entre quatre et cinq ans, à l'âge où, comme il dit, « les autres enfants dessinent des chiens ou des chevaux, » il apprend tout seul à lire et à écrire. Il s'intéresse également aux couleurs et aux contours des objets qui tombent sous ses yeux.

A cette époque, les Ruskin vont habiter la banlieue de Londres, à Herne Hill. Dès lors, chaque année, ils iront faire un séjour en Ecosse ; en route, ils verront les clients, et profiteront de la moindre occasion pour visiter les châteaux, les abbayes, les cathédrales, les galeries de peinture et les beaux paysages. Le petit Ruskin est déjà si amoureux de la nature que le peintre Northcote, qui fait son portrait, lui demandant quel fond il doit mettre : « Des collines bleues, répond l'enfant. »

Lorsque Ruskin rappelle ces premières années et cette première éducation, il constate qu'il en retira d'innombrables avantages, le sentiment parfait de la paix, de l'obéissance et de la foi, l'habitude d'observer et de réfléchir ; mais il y a aussi de grandes lacunes, nous dit-il. D'abord il n'a rien à aimer. Ses parents ne lui inspirent qu'un profond respect. Il n'a pas de compagnons ; toute peine, toute difficulté matérielle est éloignée de lui. Son courage n'est pas développé ; il devient timide ; son jugement ne se forme pas, toujours tenu en lisières. Mais ces voyages, chaque été, et le fait qu'il est laissé seul avec lui-même, dans la maison paternelle, à la campagne, contribuent fortement à développer sa passion pour les spectacles de la nature, et son goût de l'observation minutieuse et révérente.

A sept ans il écrit son premier poème ; dès lors, il tient un journal de ces voyages de famille, en chaise de

poste, que chaque été ramène. Lorsqu'il a quatorze ans, on pousse jusqu'en Suisse, à Schaffhouse. C'est alors que Ruskin voit les Alpes et en reçoit une des plus fortes et des plus durables impressions, mieux, émotions de sa vie. Voici le passage cité par M. de la Sizeranne :

« Pas un moment il ne vint à la pensée d'aucun de nous que ce fussent des nuages. Ces contours étaient clairs comme du cristal, affilés sur le pur horizon du ciel et déjà colorés de rose par le soleil couchant. Cela dépassait infiniment tout ce que nous avons pensé ou rêvé. Les murs de l'Eden perdu, apparus, ne nous auraient pas semblé plus beaux, ni plus imposants. Autour du ciel, les murailles de la mort sacrée.... Alors, dans la parfaite santé de la vie et le feu du cœur, ne désirant rien être autre que l'enfant que j'étais, ni rien avoir de plus que ce j'avais, connaissant la douleur suffisamment pour considérer la vie comme sérieuse, mais pas assez pour relâcher les liens qui m'attachaient à elle, ayant assez de science mêlée à mes impressions pour que la vue des Alpes ne me fût pas seulement la révélation de la beauté de la terre, mais aussi l'accès à la première page de son volume, je redescendis, ce soir-là, de la terrasse de Schaffhouse avec ma destinée fixée en tout ce qu'elle devait avoir de sacré et d'utile. A cette terrasse et aux rives du lac de Genève mon cœur et ma foi se reportent, en ce jour, à chaque noble sentiment qui vit encore en eux et à chaque pensée qui y règne, de réconfort et de paix. »

Nous voyons, et il faut insister sur ce point, son amour de la nature développé bien avant celui de l'art, ce qui, d'ailleurs, est une voie tout à fait normale.

Ainsi saturé de littérature et de passion pour la nature, il grandit sans étude bien régulière. Son instruction avait été incomplète, un peu fantaisiste, sans rigueur ni méthode. Mais, de son côté, il avait travaillé par lui-même. Il avait fait des collections, voyagé en Angleterre et en Europe, et beaucoup écrit. Ce que nous avons vu de son

éducation jusqu'à maintenant nous autorise à conclure qu'il a tout ce qu'il faut pour devenir un apôtre de la nature et de l'art, et un grand écrivain, mais rien pour devenir un penseur méthodique.

Dès sa prime jeunesse, Ruskin a écrit en vers et en prose. Ses premiers poèmes, les meilleurs, sont essentiellement descriptifs, de paysages surtout. A vingt ans, il gagne un prix de poésie à Oxford. En ce qui concerne la prose, il débute, à seize ans, dans un journal d'histoire naturelle, par des études scientifiques ; il écrit aussi des articles sur des questions d'art, qu'il signe *Kata-Phusin* (conformément à la nature).

Mais il nous faut revenir un peu en arrière. En 1836, à dix-sept ans, notre jeune génie était tombé éperdument amoureux de l'ainée des filles de M. Domecq, l'associé de son père. La jeune fille, d'éducation catholique, d'un caractère tout méridional, ne comprit rien au jeune Ruskin et se moqua de lui sans scrupule. John eut recours, — comme assez souvent en pareil cas, — à la poésie ; les poèmes n'eurent pas plus de succès. En 1840, M^{lle} Domecq se maria à Paris. Ce fut un coup sensible pour Ruskin, qui n'avait pas encore oublié. C'est alors qu'il fut pris d'un crachement de sang et dut quitter Oxford, où sa mère l'avait rejoint pour veiller de plus près sur sa santé, qui fut toujours délicate, et où, tous les samedis, son père venait, — en chaise de poste, — les rejoindre. Il fit un séjour en Italie, passa par Florence, Sienne et Rome, complètement déprimé et sans y prendre aucun intérêt. Un séjour dans les Alpes lui fit plus de bien et il acheva de se guérir en Angleterre, à la campagne.

En 1842, à vingt-trois ans, il prend, à Oxford, le degré de bachelier ès arts. A ce moment, sa vocation se dessine.

Il sent qu'il ne peut pas entrer dans la carrière ecclésiastique, comme c'était le vœu de ses parents. Un nouveau voyage dans les Alpes vient à point donner l'impulsion décisive. La passion de la nature le saisit plus fort que jamais. Et juste avant de prendre ses degrés, il s'était remis à dessiner ; en copiant un rameau de lierre, il a la révélation que la vérité et l'humble soumission à la nature sont les bases du véritable art. Enfin, Turner le hantait. Turner, le grand paysagiste anglais, dont il connaissait depuis longtemps les œuvres, et en qui il trouvait l'interprète de son adoration de la nature ; il avait déjà écrit, pour ce peintre méconnu, une furieuse défense, non publiée, et son enthousiasme pour lui avait été grandissant. L'année où Ruskin prend son degré de bachelier, à peine rentré de son voyage en Suisse, il se met à l'ouvrage et écrit sa première grande œuvre, *Modern Painters*, en automne et dans l'hiver 1842. Il avait alors vingt-trois ans.

L'idée dominante est celle-ci : rejeter les traditions des académies, aller humblement à la nature, sans rien omettre, sans rien choisir, sans rien mépriser. Remarquons tout de suite que Ruskin n'a jamais prescrit la simple imitation de la nature, comme on pourrait peut-être le penser. « Les idées de vérité, dit-il, sont les fondements de l'art, mais les idées d'imitation, sa destruction. » Et encore : « La peinture qu'on peut regarder comme une interprétation de la nature est sans prix, mais celle en qui il faut voir une substitution à la nature ne mérite que d'être jetée au feu. » Et voici pour justifier le titre de *Modern Painters* : tandis que Canaletto, Poussin et Claude Lorrain n'ont rien fait de ce que recommande Ruskin, des peintres anglais actuels s'y efforcent, chacun dans son genre. Mais, bien au-dessus

d'eux, de toute la différence qui sépare le génie du talent, Turner.

Telle était l'idée maîtresse exprimée dans le premier volume des *Peintres modernes*, avec une passion, une imagination, une abondance extraordinaires. Ce volume fut publié en mai 1843. Le titre aurait dû être *Turner et les Anciens*. Mais on conseilla à Ruskin de le changer, ce qu'il fit en ajoutant ce sous-titre : « Leur supériorité, dans l'art du paysage, sur tous les anciens maîtres, prouvée par des exemples du vrai, du beau et de l'intellectuel, tirés des œuvres des artistes modernes, et particulièrement de J.-M.-W. Turner, Esquire, Royal Artist. » Ce titre, on le voit, était suggestif. Sur le conseil de son père, le jeune homme signa modestement : « Un gradué d'Oxford. »

Le livre, naturellement, fit sensation, fut discuté et critiqué. Mais, tout en faisant quelques réserves, l'élite intellectuelle applaudit à l'œuvre brillante et forte, Tennyson entre autres, et une foule de personnalités. Ruskin fut invité partout, la gloire lui souriait déjà. A ce moment, la famille Ruskin quitte Herne Hill pour une résidence plus spacieuse et plus luxueuse, à Denmark Hill, où elle résida jusqu'en 1871, à la mort de M^{me} Ruskin. On y accordait une large hospitalité ; on y faisait les honneurs d'une trentaine de Turner, d'un Tintoret, de quelques Holman Hunt. Ruskin nous a décrit cette aimable demeure, dont les vergers produisaient des fruits délicieux. Et il prend plaisir à nous parler même des « porcs, très bien élevés, et qui parlaient un excellent irlandais. »

Mais *Modern Painters* n'était, dans son premier volume, guère qu'une introduction ; il fallait développer ce grand principe de la vérité, donner des exemples, étudier les montagnes, les arbres, le ciel. Aussi, en 1844,

sixième voyage en Suisse. On va d'abord à Chamounix, où Ruskin étudie le Mont-Blanc et les glaciers autant en géologue et en montagnard qu'en artiste et en poète. On pousse jusqu'aux lacs italiens, au Simplon, à Zermatt. Sur le chemin du retour, Ruskin s'arrête à Paris, et, au Louvre, il a une révélation du changement qui s'est opéré en lui : en cet été de 1844, il a saisi tout d'un coup la grandeur du Titien, de Véronèse, de Bellini. Il s'aperçoit que de grands hommes ont vécu avant Turner, qu'ils ont eu un autre idéal, aussi légitime. Un champ nouveau et immense s'ouvre à l'étude. Aussi, après l'hiver qu'il y consacre, il retourne en Italie au printemps de 1845, visite Pise et Florence. Il revient par Vérone, Venise et la Suisse. A Vérone, il passe quelques journées des plus heureuses de sa vie ; à Venise, il a la révélation du Tintoret. Il faut noter cette série de « révélations » successives, d'étapes où se marque, à l'occasion de quelque incident sans importance extérieure, le développement progressif de sa pensée. Durant ce voyage aussi, malgré quelques semblants du contraire, ses croyances religieuses se transforment ; il cesse de se rattacher à une confession définie et dogmatique, tout en restant un esprit essentiellement et profondément religieux.

Dans l'hiver 1845-1846, Ruskin écrit le deuxième volume des *Peintres modernes*, pour y expliquer surtout les conditions organiques de la beauté, et pour mettre en lumière deux écoles alors inconnues au public anglais, celles de Fra Angelico à Florence, et du Tintoret à Venise. C'est ce livre qui devait en grande partie attirer l'attention sur les fameux « Primitifs. »

Nouveau voyage. Rentrant en Angleterre, Ruskin s'y trouve célèbre. Incidemment, il s'enflamme pour une jeune beauté écossaise, mais n'a pas plus de chance

qu'avec la fille de M. Domecq, et tombe dans un état de profonde dépression. Ici son autobiographie laisse une lacune de deux ans, jusqu'en 1849. Dans l'intervalle il s'est marié, il est tombé, tout de suite après son mariage, dangereusement malade ; il s'est établi à Londres, et il a écrit *Les sept lampes de l'architecture*.

Ruskin s'était laissé marier par ses parents. Il avait épousé une jeune fille de Perth, d'une grande beauté, d'une famille amie. Rien dans ses mémoires ne concerne cette triste histoire de son mariage. Ce ne fut un mariage que de nom. Les deux caractères ne paraissent pas avoir pu se convenir. Ruskin continue à travailler, à écrire, et à étudier. Il détestait Londres et la société, que sa femme aimait, tout au contraire. En 1853, elle le quitta et introduisit une instance en divorce, auprès des tribunaux écossais. Bientôt après elle épousait le peintre John Everett Millais. Ruskin retourna vivre avec ses parents, à Denmark Hill. Mais nous anticipons quelque peu. Revenons en 1849.

Les Sept lampes de l'architecture, qui paraissent à ce moment, font pour l'architecture ce que *Modern Painters* avait fait pour la peinture. Ce livre ébranle les notions conventionnelles, cherche à y substituer une foule d'idées neuves et fécondes. Comme tout le monde a l'occasion de voir des édifices publics et de s'y intéresser, le cercle de lecteurs atteint par ce livre est beaucoup plus considérable.

Les sept lampes, — et Ruskin nous dit qu'il eut toutes les peines du monde à ne pas arriver à huit ou à neuf — sont celles de Vérité, Puissance, Beauté, Sacrifice, Obéissance, Labeur et Mémoire ; et chacune constitue un chapitre, un théorème esthétique, à la démonstration duquel Ruskin consacre toutes les ressources de son ima-

gination, toutes les forces de son génie et de son cœur.

Qu'un bâtiment doit avoir l'air de ce qu'il est, et doit répondre à son but ; que la beauté elle-même vient après la vérité et doit être cherchée dans l'architecture de la nature elle-même ; que cet art réfléchit la vie, les mœurs et la religion des constructeurs ; qu'il n'a pas en lui-même sa propre fin, mais n'est que l'expression de l'idéal moral, intellectuel, national et social, voilà autant d'idées qui semblent maintenant l'alphabet de l'art, mais dont nous sommes grandement redevables à la prédication passionnée de Ruskin. Et c'est par ces études sur les rapports de l'art avec la société que Ruskin s'oriente peu à peu vers ce qui deviendra la hantise de la deuxième moitié de sa vie : la question sociale, et la réorganisation de la société.

Sitôt après la publication des *Sept lampes*, avant l'achèvement des *Peintres modernes*, Ruskin se décide à écrire *Les pierres de Venise*, qui devaient être l'illustration, l'expansion concrète des *Sept lampes*, montrer l'intime action et réaction des croyances et des mœurs d'une nation sur son art, ses demeures et ses édifices. Il exagère, et pousse à ses extrêmes limites une idée en somme juste ; même dans l'architecture, il serait obligé de laisser de côté bien des chefs-d'œuvre, s'il veut maintenir strictement cet axiome trop absolu que l'apogée esthétique d'une nation correspond à son apogée moral et social. D'ailleurs, plus tard, il se déjugea et reconnut courageusement son erreur.

Pendant plusieurs mois Ruskin parcourut Venise, dessinant, mesurant, étudiant pierre par pierre les principaux édifices. Rentré en Angleterre en 1850, il prépara les illustrations, et en 1851 le premier volume parut, soulevant de nouveau un flot d'orageuses critiques, mais ajou-

tant encore à la gloire et au crédit de Ruskin. Carlyle salua le livre du nom de « sermon des pierres, » et il y vit les signes d'une renaissance. En 1853, les trois volumes des *Pierres de Venise* avaient paru.

De 1851 à 1860, c'est-à-dire du premier volume des *Pierres de Venise* à la série d'articles intitulés *Unto this last (Jusqu'à ce dernier)*, Ruskin déploie une activité variée. Il est à Londres, il va un peu dans le monde. En 1851, il publie une brochure retentissante, *Pre-Raphaelitism*.

Indépendamment de Ford Madox Brown, qui est au fond l'initiateur du mouvement, et qui voulait substituer à la généralisation systématique des formes la recherche du trait individuel, quelques jeunes peintres de grand talent, Holman Hunt, Dante-Gabriel Rossetti et John Everett Millais, plus tard Burne-Jones, avaient formé une petite confrérie, et cherché à réagir contre les poncifs de l'art officiel. En particulier ils visaient à la vérité vis-à-vis de la nature, et à la pureté de la couleur, telle qu'on l'observe chez les peintres primitifs ; d'où leur nom. Individuellement ils avaient déjà recueilli des succès. Mais, dès qu'ils s'érigèrent en confrérie et firent suivre leur signature des trois lettres P. R. B. (*Pre-Raphaelite Brother*), dès qu'ils firent mine d'attaquer le sacrosaint et national académisme, ils suscitèrent une furieuse tempête. Ruskin vint à la rescousse, montra que ces jeunes gens avaient raison en beaucoup de choses, surtout dans leur entière soumission à la nature, et dans leurs efforts, inspirés des primitifs et de Turner aussi, pour atteindre à la pureté de la couleur.

L'année 1853 est remplie par des conférences à Edimbourg, et par la composition de l'*Œuvre de Giotto à Padoue*. Giotto est un des favoris de Ruskin, qui a montré

son énorme influence sur l'art florentin, et l'a fait connaître du public anglais.

Revenu d'un nouveau voyage en Suisse, où il prépare la suite des *Peintres modernes*, Ruskin se jette dans le grand mouvement des Collèges d'ouvriers et des Universités populaires, dont on sait la fortune rapide, en Angleterre d'abord, sur le continent ensuite. Des moralistes, des artistes, des savants, créent ces fameux *Men's Colleges*, ces cours et ces réunions familiaires, le soir, où l'élite intellectuelle de l'Angleterre s'efforce d'élever l'intelligence et le goût d'hommes moins fortunés, et de travailler à un rapprochement des classes, à la coopération de tous à l'amélioration sociale.

Ruskin, avec Rossetti, Burne-Jones et Morris, consacre ses soirées à enseigner le dessin, et il réunit ces leçons en un livre charmant, *Les éléments du dessin* (1857), qui n'a rien d'une grammaire des arts, mais vise à faire une éducation de l'œil avant celle de la main.

Ces années sont très actives : conférences, enseignement, classement des dessins de Turner, achèvement de *Modern Painters*. Mais peu à peu Ruskin renonce à l'esthétique pure, pour se jeter avec ardeur dans l'économie politique. Il attaque vivement les économistes, Stuart Mill en particulier. Il leur reproche de n'avoir une science que de chiffres, et de ne pas tenir assez compte des facteurs moraux. Sans nous arrêter à cette période de la vie de Ruskin, nous noterons d'après M. F. Harrison, — qui n'est pas suspect de faveur, puisqu'il appartient à une école à laquelle Ruskin n'a pas ménagé ses sarcasmes, — nous noterons qu'à côté d'erreurs, de paradoxes, d'utopies et de violences, il y a souvent dans les écrits de ce temps de profondes intuitions, des suggestions heureuses de réformes partiellement réalisées. Voici quelques titres :

Time and Tide (Temps et marée); *Munera pulveris*; *Sésame et les lys*, un de ses livres les plus populaires, traitant la question de la lecture, des bons livres, de l'éducation des femmes, enfin de la réforme sociale, avec un réquisitoire contre le luxe et la misère des cités modernes, et les tristes effets du machinisme. Puis, toujours dans le même ordre d'idées; *The Ethics of the Dust (Les éthiques de la poussière)*; *La couronne d'olivier sauvage*, *La reine de l'air*, dissertation sur les mythes grecs. Si éloigné qu'en semble le sujet, la préoccupation sociale n'y paraît pas moins à chaque instant.

Deux pensées, extraites de ces ouvrages, marqueront mieux peut-être que des résumés, d'ailleurs assez malaisés à faire à cause du désordre des idées, le ton de ces écrits et l'état d'esprit de Ruskin. Parlant de la Vénus de Milo, il dit que sa beauté ne vaut pas celle d'une jeune Anglaise, de pure race et de bon cœur. Et ailleurs: « La peinture dont nous avons le plus besoin à Londres est celle qui nous montrerait des joues roses de santé. »

En 1864, Ruskin avait perdu son père. En 1871, sa mère meurt. Alors il quitte Londres, et vivra désormais tantôt dans son délicieux domaine de Brantwood, sur le lac de Coniston, dans le Cumberland, une des régions les plus pittoresques de l'Angleterre, tantôt à Oxford, où il est appelé à professer l'esthétique, et où il enseignera de 1870 à 1884. Ses cours eurent un succès énorme. Ils étaient illustrés de dessins, de photographies, de diagrammes, qui en faisaient, ajoutés au charme personnel de l'orateur, les expositions les plus captivantes. Dans les *Lectures sur l'art*, les *Charrues du Pentélique*, le *Nid d'aigle*, Ruskin développe ses idées sur les rapports des arts entre eux, et avec la société et la morale. *Ariadne Florentina* étudie la technique de la gravure sur bois et

sur métal. *Love's Meinie*, ou le *Cortège de l'amour*, est un traité d'ornithologie esthétique. *Val d'Arno* considère l'art toscan jusqu'à Dante. Ruskin publia aussi quelques guides : *Matins à Florence* ; le *Repos de Saint-Marc* et la *Bible d'Amiens*.

La carrière de Ruskin, à Oxford, ne comprend pas seulement des cours ; il fonde un musée d'art qu'il dote richement, et une école de dessin ; il réunit les étudiants, il voyage avec eux, et entreprend même, avec leur aide, la réfection d'un tronçon de route.

Les dernières années d'Oxford sont tristes. Ruskin avait été frappé d'un grand chagrin par la mort d'une jeune Irlandaise qu'il aimait et qu'il avait demandée en mariage, mais qui avait refusé pour des motifs d'ordre religieux. Sa santé s'altère de plus en plus, il devient nerveux, excitable et tranchant ; il prend le contre-pied des idées de son temps ; chaque jour lui amène de nouvelles et cruelles déceptions. Enfin, prévoyant l'introduction, à Oxford, d'un laboratoire de vivisection, à quoi il avait toujours été opposé, il donne sa démission en 1884. Ses derniers cours avaient été les *Plaisirs de l'Angleterre* et les *Arts de l'Angleterre*, sorte de suite aux *Peintres modernes*, où il analyse, en particulier, Rossetti, Hunt, Burne-Jones, Watts, Leighton et Alma-Tadema.

Ruskin vivra dès lors dans sa paisible retraite de Brantwood, entouré de la famille des Severn, ses cousins. Il écrit ses souvenirs, se promène, reçoit ses amis, feuillette les dessins de son cher Turner, revoit les éditions de ses œuvres. Les attaques de sa maladie, où son intelligence sombre partiellement, se font plus fréquentes.

(*La fin prochainement.*)

BENJAMIN GRIVEL.





SAINT-PIERRE

ET LA MONTAGNE-PELÉE

(DOCUMENTS VÉCUS)

I

J'arrive de Saint-Pierre ; j'ai parcouru les ruines de la moderne Pompéï, et je me demande si je vais être capable de traduire l'émotion à laquelle j'ai été en proie. Des milliers d'autres ont fait, avant moi, le douloureux pèlerinage ; tous en sont revenus avec, ainsi que moi, l'épouvante dans les yeux et la terreur dans l'âme.

Voilà pourtant deux ans bientôt que je vis dans le champ d'action du volcan ; les 4, 5 et 7 mai 1902, j'ai entendu de la Pointe-à-Pitre les grondements du Pelé, précurseurs de la grande catastrophe ; j'ai reçu, le 31 août, la pluie de cendre qui, franchissant le canal et l'île de la Dominique, couvrit la Guadeloupe entière, et alla se perdre on ne sait où, par delà les horizons illimités de l'Atlantique ; j'ai vu, de la haute mer, en venant à la Martinique, le sommet de la montagne flamboyer dans la nuit comme un phare gigantesque ;

voilà douze mois écoulés que j'habite à 30 kilomètres du volcan destructeur ; et je croyais, après tout cela, et après avoir, de reste, été le témoin des misères et des deuils qui ont fauché les familles, m'être considérablement endurci au spectacle de la destruction et de la mort.

Il n'en était rien ; il fallait, pour juger et pour sentir surtout l'immense angoisse de cette destruction complète, radicale, absolue, fouler de mon pied je ne dis pas le sol de cette pauvre ville, mais les trois mètres de cendre, de boue et de sable qui couvrent aujourd'hui l'emplacement où fut Saint-Pierre.

Donc, je reviens de Saint-Pierre, et j'en reviens écrasé, anéanti, pouvant à peine croire que ce que j'ai vu est vrai, et qu'il a fallu à peine deux secondes pour que ces choses-là fussent. Je ne comprends pas, mais la matérialité des faits est là, qui s'impose, brutale. Et il faut bien admettre que cela est, puisque j'ai eu, toute une journée durant, plein les yeux de cette fantastique, et réelle, et horrible vision !

J'ai besoin, pour rassembler mes idées et les débrouiller de la confusion où tout cela m'a jeté, de remonter un peu dans le passé ; peut-être ce recul dans le temps et dans la distance va-t-il me permettre de me ressaisir quelque peu.

II

J'étais arrivé aux Antilles, — à la Guadeloupe, — juste un mois avant l'éruption du 8 mai 1902. Le Mont-Pelé était calme, alors, et personne ne songeait aux catastrophes imminentes. De même, tous les volcans des îles étaient paisibles, et si l'un d'eux eût dû inspirer

quelques inquiétudes, c'eût été la soufrière de la Guadeloupe, dont nous apercevions, de la Pointe-à-Pitre, le sommet toujours estompé d'un panache de fumée. Mais, le Mont-Pelé ! il n'était que le rendez-vous des promeneurs de Saint-Pierre et de la Martinique entière, lesquels y organisaient des pique-niques dignes de Pantagruel, et sablaient le champagne sur les bords pittoresques du lac des Palmistes.

Cependant, vers la fin du mois d'avril, des nouvelles extraordinaires nous parvinrent à la Pointe-à-Pitre. Le Mont-Pelé, disait le câble, semblait se réveiller de la torpeur où il dormait depuis 1851 ; des gens prétendaient entendre les grondements lointains du volcan ; on commençait à s'émouvoir à Saint-Pierre. Puis, le 2 mai, le paquebot qui m'avait amené de France, passant, retour de Colon, à la Pointe-à-Pitre, montrait aux curieux ébahis et un peu sceptiques la couche de cendre qui l'avait couvert à l'escale de Saint-Pierre. On allait voir ce spectacle peu commun, on examinait la cendre, mais personne encore ne s'inquiétait. Puis, brusquement, survint la nouvelle de la destruction de l'usine Guérin : 200 victimes ! et une usine superbe engloutie dans un torrent de boue vomie par le volcan et tombée en trombe par le lit de la Rivière-Blanche.

Voilà tout ce que nous sûmes, à la Pointe-à-Pitre, jusqu'à la date du 9 mai. L'alarme toutefois y était devenue grande et avait vite grossi depuis le passage du paquebot. Une catastrophe qui fait 200 victimes est assez terrible ; et il est peu de familles, à la Guadeloupe, qui ne possèdent quelque parent à la Martinique ; chacun, dans ce deuil commun aux deux îles, tremblait pour les siens.

Je me rappelle que, pendant les classes du lycée, à

la Pointe-à-Pitre, les 5, 6 et 7 mai, particulièrement dans l'après-midi du 7, des bruits sourds de détonations lointaines parvenaient à nos oreilles. La distance de la Guadeloupe à la Martinique est telle que, ne pouvant croire à ces grondements du volcan, nous nous imaginions quelque navire de guerre de l'escadre stationnaire exécutant au large des exercices de tir. Et c'étaient bien, ainsi que nous en fûmes certains plus tard, les détonations du volcan, qui se faisaient entendre à une distance de quelque 200 kilomètres !

Le 8 mai, nous n'apprîmes rien de l'épouvantable catastrophe qui détruisit Saint-Pierre à huit heures moins dix minutes du matin. Les câbles ayant été détruits par la violence de l'explosion, la Martinique meurtrie se trouvait isolée du reste du monde ; à Fort-de-France même, à 30 kilomètres de distance, le désastre ne fut connu que vers midi.

Mais le lendemain, 9 mai, me rendant au lycée pour l'heure de la classe, je fus tout de suite frappé de la consternation qui régnait dans la ville. A cette heure matinale, les magasins sont ouverts depuis longtemps, la foule se presse au marché, l'animation est grande en ville. Or, je voyais les magasins clos, des pavillons en berne, les rues désertes ; seules, des négresses portaient au marché leurs légumes. Je courus au lycée et y trouvai mes collègues atterrés, préparant déjà, dans un mouvement spontané de sympathique pitié, une liste de souscription en faveur des victimes. Et c'est alors que j'appris la destruction de Saint-Pierre, mais sans détails : on savait seulement ceci, que Saint-Pierre tout entier n'existait plus et que la nouvelle en était venue de l'île anglaise de Sainte-Lucie, par un navire de commerce,

le *Roddam*, qui avait pu seul, à demi détruit lui-même, fuir à toute vapeur et échapper au désastre.

Nous demeurions cloués sur place, ne sachant pas ce que cela voulait dire, muets de stupeur et d'épouvante. La plupart de mes collègues connaissaient Saint-Pierre ; quelques-uns y avaient leur famille. Nous ne voulions pas, nous ne pouvions pas nous résoudre à croire. Et c'est sous l'empire de ces sentiments que nous fîmes la classe ; quelle classe, je vous le demande ! Un grand nombre de nos élèves avaient, eux aussi, des parents à la Martinique ; jugez de l'angoisse qui dut planer sur ces deux longues heures, jusqu'au moment où nous pûmes nous précipiter vers le bureau du câble, pour voir si quelques détails étaient enfin parvenus.

De fait, il était, dans l'intervalle, arrivé une dépêche par le câble anglais de Sainte-Lucie. Dépêche brève et effroyable dans son laconisme. Saint-Pierre était bien détruit ; pas un habitant n'en avait survécu ; le gouverneur était au nombre des victimes.

Il y avait, devant le bureau où était affichée la sinistre dépêche, une foule énorme, hébétée et silencieuse. Beaucoup de gens pleuraient. Moi-même, bien que prévenu, j'éprouvai cet hébètement de la foule ; puis, me ressaisissant et faisant un retour sur le mois qui venait de s'écouler, je me pris avec terreur à songer qu'il s'en était fallu de bien peu que moi aussi, et tous les miens avec moi, nous n'eussions partagé le même sort et ajouté cinq victimes de plus aux malheureux ensevelis de Saint-Pierre.

C'est que j'étais venu à contre-cœur au lycée de la Guadeloupe ; j'avais désiré aller au lycée de Saint-Pierre. Et je crois bien qu'en présence de mon insis-

tance au ministère, on m'y eût envoyé, s'il y avait eu, un mois plus tôt, un poste vacant. Les hommes aussi *habent sua fata*.

Cependant, de nombreux navires arrivaient déjà en rade de la Pointe-à-Pitre, bondés de malheureux qui fuyaient les flammes du volcan. Un grand paquebot de la Compagnie transatlantique avait été pris d'assaut à son départ de la Martinique, et amenait à la Guadeloupe une foule terrifiée de ce qu'elle avait vu, hors de soi, ne sachant pas comment elle avait échappé ni où elle allait, ni comment même chacun s'était trouvé sur le pont du navire. Des bateaux de toutes formes et de toutes dimensions amenaient toujours des fugitifs ; ils les débarquaient sur les quais de la Pointe, et les malheureux restaient là, sans savoir, accroupis au pied des *flamboyan*ts, désolés, pleurants, anéantis, dénués de tout, à peine vêtus. J'ai vu un pauvre nègre serrant dans ses bras, — c'était tout son bien, — un tout petit poulet qu'il avait saisi dans sa fuite. Un autre étreignait un chétif jouet d'enfant, un de ces jouets de pacotille à treize sous ; bien peu portaient avec eux un très léger paquet de vêtements de rechange ; et c'était là tout ce qui leur restait au monde. Et toute la population de la Pointe-à-Pitre contemplant avec effarement cette misère sans nom, se demandant avec anxiété comment on allait pouvoir y apporter quelque allègement. Surtout, on essayait de savoir ce qui s'était passé : eux, tremblants et l'épouvante encore dans les yeux, ne savaient que répéter, dans une inconscience stupide : Le volcan ! le volcan !

Je rencontrai à l'hôtel un vieillard de soixante-douze ans, d'une famille de blancs créoles, ancienne dans le pays, et c'est de sa bouche que j'entendis le premier récit de

la catastrophe. Mais de temps en temps les sanglots étouffaient sa voix, et son fils, alors, continuait à son tour. J'ai retenu cette plainte navrante du malheureux vieillard : « J'ai perdu, monsieur, trente-deux personnes de ma famille ! »

La Guadeloupe est un pays pauvre, très pauvre, mais elle donna, en la circonstance, un touchant exemple de sympathie et de générosité à l'égard de l'île-sœur. Dès la première heure, un navire de guerre, le *Suchet*, était venu de la Martinique pour chercher des secours et des vivres ; dans la même journée il repartait avec 60 tonnes de vivres. D'autres navires portaient en hâte des salaisons, des farines et des conserves. Puis, on s'occupait d'hospitaliser les malheureux qui étaient venus demander un asile à une terre plus clémente.

La Guadeloupe a eu ainsi l'honneur de devancer l'élan d'universelle sympathie qui a suivi le cri de pitié du monde entier, à la nouvelle de la catastrophe de la Martinique. Il est juste néanmoins d'ajouter que les îles anglaises voisines ne demeurèrent pas en retard et se hâtèrent d'envoyer, elles aussi, à la malheureuse Martinique des provisions de toutes sortes.

Hélas ! on se rendait bien compte que ce n'était pas à Saint-Pierre même que devaient s'adresser tous ces secours, puisque la ville n'était plus et que tout être vivant qui s'y trouvait le 8 mai à 7 h. 50 du matin était mort ; mais le nord entier de l'île était menacé, les habitants en fuyaient, éperdus, ils affluaient à Fort-de-France, devenu insuffisant pour une telle foule ; et, comme le centre d'approvisionnements de l'île était Saint-Pierre, tout pouvait manquer à la fois à Fort-de-France. Heureusement, la solidarité humaine, qui ne s'affirme jamais aussi puissamment que devant le malheur, ne fut pas

en la circonstance un vain mot : les sinistrés, grâce à la généreuse pitié des îles voisines, grâce aussi à l'actif dévouement des pouvoirs publics à Fort-de-France, ne manquèrent jamais ni de vivres, ni de soins.

Je n'ai pas le dessein d'écrire une relation, cent fois faite d'ailleurs, de la catastrophe elle-même ; je m'en tiens à ce que j'ai vu de mes yeux, et je n'ai pas été le témoin oculaire des événements du 8 mai. Je passe donc sous silence cette éruption du 8 mai, et celle du 20 du même mois, tout aussi terrible que celle du 8, mais qui ne pouvait plus faire de mal à Saint-Pierre, puisque, hélas ! il n'en restait plus à faire. Je note l'impression que m'apporta le souvenir de cette dernière journée, lorsque je visitai les ruines de Saint-Pierre : à savoir que cette éruption, qui lança une avalanche de cendre sur le territoire où était Saint-Pierre, fut plutôt bienfaisante pour la Martinique, car elle couvrit et ensevelit pour toujours les milliers de cadavres qui se décomposaient au soleil, et que des incinérations en tas gigantesques ne parvenaient pas à faire disparaître.

Les esprits, cependant, commençaient à se calmer. Les éruptions continuaient bien toujours, mais le nord de l'île était évacué : on se disait que le volcan, après ces violences, devait avoir donné son maximum d'effort ; on se rassurait presque, et l'on parlait, à la Pointe-à-Pitre, de renvoyer les réfugiés de la Martinique, lorsque la journée du 31 août vint réveiller les alarmes. Que l'on n'oublie pas que, à la Pointe-à-Pitre, de l'autre côté de la rade, nous avions, nous aussi, un volcan que, tous les jours, nous voyions fumer sans relâche. La Soufrière pouvait se mettre aussi de la partie, après le Mont-Pelé, après la Soufrière de Saint-Vincent, qui, tout comme le Mont-Pelé, semait autour d'elle les catastrophes.

Ce jour-là, à la Pointe-à-Pitre, je m'étais levé quelque peu avant le jour, et tout de suite, selon nos habitudes tropicales, je m'étais rendu au bain. Quand j'en sortis, un spectacle extraordinaire attira mon attention : la cour de la maison, pavée de carreaux rouges, était toute grise ! Je ne distinguais pas bien.... je me baissai et passai mon doigt sur un carreau : je traçai ainsi une ligne.... dans de la cendre. Levant la tête, j'en reçus, de cette cendre, plein les yeux. Dans le jour blafard qui se faisait avec peine, je me crus revenu en Europe, — à la température près, — sous une chute de neige très fine. Cette fois, plus de doute ; c'était la Soufrière qui entrait en activité à son tour ! J'eus peur, je l'avoue. J'allai immédiatement prévenir tous les miens. Avec mille précautions, pour ne pas les effrayer outre mesure ; je ne pouvais pourtant pas essayer de leur dissimuler un danger que je croyais immédiat !

Je descendis en ville. Les rues, les toits, les arbres, tout était couvert d'une couche de cendre d'un gris argenté : c'était, de tous points, le tableau d'une ville qui se réveille sous la neige. Et la cendre tombait toujours ; les passants se hâtaient dans les rues, un mouchoir ou une main devant leurs yeux, pour éviter cette poussière qui, malgré toutes les précautions, brûlait les paupières, emplissait la bouche.

Mais d'où venait cette cendre ? Impossible de le savoir, et l'ignorance de tous redoublait l'anxiété, à mesure que les heures passaient et que la cendre tombait. Enfin, vers midi, une dépêche arrive de Sainte-Lucie, annonçant que la veille, le Mont-Pelé avait, dans une éruption formidable, écrasé encore 2000 victimes, au Morne-Rouge et à l'Ajoupa-Bouillon. La Soufrière de la Guadeloupe n'avait pas bougé !

Rassurés de la sorte en ce qui concernait notre volcan, nous vécûmes à la Pointe-à-Pitre des jours bien tristes, à deux pas des désastres qui bouleversaient la Martinique. Cependant les gens de là-bas, les survivants et les sinistrés, tous plutôt, car il était bien peu de familles qui n'eussent perdu quelqu'un des leurs dans la formidable hécatombe, s'étaient tout de suite remis à espérer. Les catastrophes allaient tout de même avoir une fin ! Et avec l'espoir le courage revenait aussi. Cette vaillante population de la Martinique, dont un cinquième avait péri, ne voulut pas mourir tout entière et, ses morts pleurés, elle songea au lendemain. Jamais on n'avait vu autant de ruines accumulées sur un territoire aussi restreint ; tout était à relever, à refaire, à reconstituer, à tirer de nouveau du chaos.

Avant toutes choses, la Martinique songea au service anéanti de l'instruction publique et se préoccupa de rétablir à Fort-de-France son lycée détruit à Saint-Pierre.

Ma candidature pour un poste dans ce lycée nouveau fut posée dès la première heure. J'avais confiance, moi aussi, dans la vitalité de la Martinique ; j'étais séduit par l'ambition de contribuer, ne fût-ce que pour une faible part, au relèvement du pays ; j'insistai pour obtenir le poste demandé. Mais combien de paroles de découragement n'ai-je pas alors entendues dans mon entourage ! La Martinique était pour jamais perdue ; le volcan en ferait un jour un désert, si même elle ne venait pas à s'abîmer tout entière dans les flots ; il fallait être un fou pour solliciter d'aller séjourner dans cette île de malheur, d'où fuyaient avec épouvante tous ceux qui pouvaient en partir !

Je fus ce fou. J'obtins un des premiers un poste au nouveau lycée de la Martinique ; j'en pris possession au

mois de janvier 1903, et depuis treize mois que j'habite cette île redoutable, je m'applaudis d'y être venu, et j'espère bien y achever ma carrière de professeur.

Jamais, en effet, je ne me suis aperçu, depuis ces treize mois, que nous vivons, à Fort-de-France, à si peu de distance du terrible volcan. Je l'ai écrit bien des fois en Europe, pour calmer les alarmes des êtres chers dont je suis momentanément séparé ; on s'occupe là-bas beaucoup plus du volcan que nous ne nous en soucions ici. C'est l'habitude peut-être qui émousse la sensation du danger ; mais je crois bien aussi que nous sommes tous ici profondément convaincus que le volcan a décidément fait son effort définitif et que, quand bien même il redoublerait ses fureurs, ses coups ne sauraient nous atteindre par-dessus le solide rideau des *pitons du Carbet*, lesquels dressent, entre lui et nous, un écran de 900 à 1000 mètres de hauteur.

J'avais toujours désiré voir, de mes yeux, les ruines de Saint-Pierre et contempler de près le volcan qui l'a détruit. Diverses causes s'étaient, jusqu'à ce jour, opposées à la réalisation de mon désir. Enfin, j'ai vu, et je me demande de nouveau si je vais pouvoir donner l'idée de l'horreur du spectacle.

III

Comme l'*Herminie* jetait l'ancre dans la rade, en face de ce qui fut la place Bertin, je demandai à l'un de mes compagnons d'excursion :

— Voyons, lorsque se produisit la catastrophe, il y avait ici même de nombreux navires qui, renversés par l'énorme souffle du volcan, coulèrent sur place, quelques-uns avec leur plein chargement, tous avec plus ou moins

de valeurs à bord. Pourquoi ne s'occupe-t-on pas de rechercher, au fond de la rade, ces richesses englouties ?

— La rade est trop profonde. En certains endroits, il y a plus de soixante-quinze mètres d'eau. A de pareilles profondeurs les fouilles sont très difficiles, sinon impossibles. Et puis, que retrouverait-on ? Tous les navires ont brûlé avant de disparaître.

Nous étions donc sur un cimetière sous-marin, mais celui-là nous ne le voyions pas; la mer étalait par-dessus sa nappe d'argent, sous un soleil radieux, — le soleil est toujours radieux sous ces latitudes. Le spectacle n'était pas là, mais devant nous, à un mille du yacht.

Couché en cercle au bord de sa rade, Saint-Pierre étalait ses cinq kilomètres de ruines ! Les décombres gisaient sur un sol inégal, d'une couleur imprécise de cendre et de boue, tombées jusque dans la mer, puis s'enfonçant dans le lointain, du côté de la rivière Roxelane, et escaladant les mornes, aussi loin qu'il y eut jamais en ces lieux un abri habitable aux hommes. Et des pans de murs, brûlés, calcinés, dont on se demande comment ils tiennent debout, avec des lézardes béantes qui sont les plaies de ces constructions jadis massives. Pas un toit, bien entendu, n'est demeuré, et en face de cet amas informe de maisons détruites, dont subsistent seuls les quatre murs réduits de moitié, je m'imagine apercevoir quelque gigantesque et fantastique ruche dont les abeilles ont disparu et qui laisse voir à nu, après le coup qui l'a renversée, ses alvéoles à demi bâties.

Au flanc des mornes qui enserrent le quartier du Mouillage, les végétations ont refait à ce champ de désolation une ceinture verte ; au delà de la Roxelane, c'est la nudité et le désert aride.

Mais la chaloupe du yacht nous dépose à terre, au pied du sémaphore, aujourd'hui quelques pierres de taille superposées. Nous allons droit devant nous ; nous entrons dans ce qui fut la ville ; et tout de suite mon émotion est atroce.

Il m'est arrivé de visiter des cimetières, et je ne l'ai jamais fait sans la gravité que commande le lieu ; je ne pense pas, d'ailleurs, qu'aucun homme se puisse défendre d'un troublant retour sur soi-même, au milieu des tombes. Ceux qui dorment dans ces champs désolés y sont allés reposer, leurs tâches finies, dans une escorte de parents et d'amis qui leur ont payé un consolant tribut de regrets et de larmes ; des fleurs sourient sur leurs tombes ; et ils gardent à leurs côtés une place à ceux qu'ils aimèrent. Ici, je foulais un sol tourmenté qui recouvrait 35 000 cadavres ! Tous étaient morts, on ne saura jamais bien comment, et leur multitude en faisait non un cimetière, mais un charnier.

Il a plu quelque peu, ce matin ; le sol est mou sous les pieds, qui enfoncent jusqu'aux chevilles ; mais nous avons la ressource de marcher sur les décombres, sur les pierres des murs renversés, sur les déblais des fouilles déjà pratiquées. Beaucoup de familles ont, dès la première heure, essayé de déblayer les ruines de la maison où leurs parents sont morts. Cela fait des trous béants, de la profondeur de plusieurs mètres. Puis, ce sont des flaques d'eau, des marais en formation sur ce sol que l'amalgame de la cendre, du sable et de la lave durcie font ressembler à une aire de ciment ; des herbes envahissent tout, et l'on n'avance qu'avec mille précautions et en risquant, à chaque pas, une chute. Les trigonocéphales sont descendus des mornes et ont élu domicile dans les herbes.

A fleur de terre, le pied heurte sans cesse des débris informes que nous nous évertuons à reconnaître ; mes compagnons, qui ont connu Saint-Pierre vivant, retrouvent, bien que difficilement, l'emplacement des maisons. Ici demeurait un tel ; là, tel autre ; en face, tel magasin ; à côté, tel dépôt. Et nous distinguons, dans un inextricable fouillis de choses sans nom, ce qui reste des objets que renfermaient ces boutiques et ces magasins. Un ami nous conduit *chez lui* ; c'était un des plus vastes magasins de Saint-Pierre, et il s'y faisait le plus considérable commerce de fers de toute la colonie. De gros câbles de fer, enroulés, gisent au fond d'un trou par où l'on a fouillé ; j'ai voulu soulever un anneau ; le tout a été soudé par la violence de l'incendie et forme bloc. Des boîtes de pointes et de clous sont traitées de même par la fusion ; plusieurs d'entre nous en détachent des fragments pour en faire des presse-papiers d'une originalité sinistre. Sur l'emplacement d'une pharmacie, je ramasse un flacon intact, encore cacheté et scellé, mais à l'intérieur le liquide a été cuit. Ça et là, de petites voitures d'enfant, que la rouille achève de ronger ; nous sommes étonnés de trouver tant de machines à coudre.

Voici la tête de ligne, point de départ des tramways. A 8 heures moins 10 minutes, le 8 mai, une voiture était prête à partir. Elle est restée là, renversée, et il n'en subsiste plus que le squelette en fer, mutilé, tordu, écrasé. Quelques pas plus loin, des ouvriers nègres puisent, à grands seaux, du jus de cannes dans de vastes réservoirs, et des wagonnets transportent, jusqu'à la mer, le *vesou*¹ recueilli. C'est là qu'était la rhumerie du sénateur martiniquais, M. Knight ; le volcan a recouvert de débris

¹ *Vesou*, sorte de mélasse épaisse, provenant du broyage des cannes dont la distillation fournit le rhum.

ces réservoirs remplis du suc des cannes ; en déblayant les ruines, on les a retrouvés intacts.

Il me tardait de visiter la cathédrale, autrefois, dit-on, si élégante et si riche. Hélas ! il n'en reste que quelques énormes pans de murs de la façade, quelques mètres cubes de maçonnerie lézardée, là où fut l'abside. Devant le portail s'étendait un parvis bordé de degrés en belles pierres blanches ; aujourd'hui, la hauteur des cendres et des sables a envahi le parvis et l'a englouti ; c'est de plain pied que l'on pénètre dans ces ruines. Impossible de se faire une idée de ce que devait être le monument ; seul émerge des cendres, des salles et des amas renversés de moellons, le gros œuvre du maître-autel, que recouvrent encore des plaques de marbre blanc, fendues et noircies. Entre les pierres disjointes, des capillaires ont poussé ; des vétivers et des herbes du Para, hautes de plus d'un mètre, alternent avec des ricins déjà énormes et des espèces de chardons qui hérissent leurs dards aigus. Je n'ai rien vu de comparable à cette dévastation, si ce n'est, au temps où j'étais écolier, les ruines gigantesques des thermes romains près desquelles nos maîtres nous conduisaient souvent, les jours de promenade. Seulement, là-bas, c'était le temps et la durée des siècles, à laquelle rien ne résiste, peut-être aussi la fureur des hommes, qui avaient fait ces ruines ; ici, il avait suffi d'un instant de brutalité d'une nature aveugle pour organiser ce chaos.

Je parle de chaos organisé et d'aveuglement de la nature ; il y eut, en effet, comme de la méthode dans ce bouleversement inouï. Tous les murs renversés ont été couchés dans le même sens ; ceux qui faisaient face au volcan ont été frappés de plein fouet et pas un de ceux-là n'est resté debout ; seuls, dressent encore leurs débris

calcinés par l'incendie, ceux que le souffle dévastateur a frappés dans le sens de leur longueur, c'est-à-dire parallèlement au rivage.

Nous atteignons la Roxelane. La rivière jolie est devenue un torrent fangeux qui roule des eaux violentes et jaunes. Des blocs de pierre, des pans entiers de murailles sont tombés dans son lit encombré déjà de cendres ; des bancs de sable obstruent son embouchure. Le pont de pierre qu'éleva le frère Cléophas Danton est à moitié démoli ; il a résisté cependant suffisamment pour qu'on puisse franchir la rivière : lui aussi, il est parallèle au rivage. Je m'arrête un instant sur ce pont pour contempler la dévastation, plus complète encore, si c'est possible, en ce quartier que partout ailleurs. Tout près, voilà l'emplacement de la maison de l'intendance ; c'est là que le gouverneur Mouttet a dû chercher asile ; c'est là qu'il git peut-être avec sa malheureuse femme. L'habitation a été emportée par la tourmente, et l'on aperçoit de loin, miroitant au soleil, balayés et lavés par les vents et les pluies, les carreaux blancs rayés de bleu de la salle à manger.

Et, du côté de la montagne qui se dresse devant nous, aussi loin que l'œil peut fouiller, je n'aperçois plus qu'un paysage uniformément gris, sur les flancs comme nivelés du volcan. Les laves ont tant et tant coulé qu'il n'y reste plus rien, absolument rien, qui semble avoir eu vie. On y chercherait vainement un arbre debout, ou la moindre trace de verdure. C'est encore plus triste qu'à Aden, sur le point le plus brûlant du globe, où, sous un soleil de feu, jamais une goutte de pluie ne vient rafraîchir le sol. Là au moins, quand on contemple le flanc aride et calciné de la montagne, on a, pour reposer un instant ses yeux de la morne uniformité du paysage, la

vue des citernes fameuses et des casernes anglaises audacieusement bâties sur les hauteurs.

Nous nous trouvions au quartier du Fort, le plus brutalement ravagé, celui qui, à Saint-Pierre même, donne le plus nettement l'impression de ce qu'a pu produire l'éruption volcanique; plus bas, dans le quartier du Mouillage, on a cette impression moins immédiate. J'ai vu, en 1870, des villes bombardées; j'ai vu, depuis, des quartiers de ville incendiées; ce sont à peu près les mêmes ravages. Mais, contemplant de la Roxelane, le spectacle change, l'horreur redouble, et c'est alors que je me suis demandé si je n'entrais pas dans quelque paysage planétaire d'un monde en formation.... ou détruit.

Telle était d'ailleurs la manière de voir et de sentir de mes compagnons d'excursion; je la crois donc exacte, et ce qui nous restait à voir n'allait que la confirmer.

Une dernière note avant de quitter Saint-Pierre. A mesure que nous avançons parmi les ruines, des bandes de nègres s'enfuyaient à notre approche. C'étaient des pillards qui, munis d'une pioche ou simplement d'un solide coutelas, viennent journellement, trompant la surveillance des gendarmes, fouiller sous les décombres. Dissimulés dans le trou qu'ils ont creusé, ils opèrent sans danger, cependant qu'un compère, l'œil ouvert sur l'horizon, fait le guet. S'ils aperçoivent des visiteurs qui inspectent et qui passent, ils ne se dérangent point; que l'on marche sur eux, ils déguerpissent comme un vol de corbeaux. Ce sont de méchants diables que les richesses englouties ont tentés et qui se trouvent heureux de déterrer, pour le vendre à vil prix, quelque débris de métal et spécialement de cuivre. Ils n'atteignent pas à l'envergure de cet illustre forban qui, au lendemain de la catastrophe, s'établit sans vergogne sur les ruines

fumantes de Saint-Pierre et, venu récemment sans grègues à la Martinique, en remporta bientôt la forte somme. Trop nombreux pourtant sont encore ces dévaliseurs de maisons détruites, dont les trouvailles, d'ailleurs faciles, servent de base à une industrie marronne qui achète de toutes mains toutes sortes d'objets que le moindre scrupule montrerait suspects ou de vol ou de recel.

IV

Dans la rade, l'*Herminie* nous attendait sur ses ancrs. Quittant ces lieux lugubres avec, au cœur, une angoissante tristesse, nous donnâmes au pilote l'ordre de nous conduire lentement, en longeant la côte au plus près, jusque devant le Prêcheur. C'était dire pour une heure adieu à la vie pour pénétrer dans le domaine de la mort, en ces lieux qu'entrevoit l'œil extasié du prophète, lieux qu'habitent, selon lui, le chaos et l'éternelle horreur. Dante, lui, n'a pas rêvé de tristesses aussi désolées; son imagination n'a pas trouvé d'aussi épouvantables et infernales choses. Le lendemain d'un incendie, si formidable soit-il, vous voyez encore des débris de toutes sortes, comme à Saint-Pierre, informes et navrants; ici, plus rien, le désert nu, mais le désert convulsé, saccagé, broyé par la double fureur de la poussée souterraine du volcan et de l'écrasement de la montagne. Les rivières sont taries; le volcan a bu leurs eaux, et leur cours, dans l'encaissement des mornes, ne se distingue plus que par la tonalité moins terne des coulées de lave qui ont obstrué leur lit.

Toute végétation, tout être vivant ont disparu de ces solitudes ravagées: cela se traduit, dans le langage offi-

ciel, par : « le nord de la Martinique a été évacué. » On croit presque démêler de l'ironie dans la froideur de l'expression leste, quand on contemple de ses yeux l'horreur qui a fait fuir, pour combien de temps, hélas ! ces campagnes jadis si riantes !

Nous passons devant Sainte-Philomène ; il n'y a plus rien. Il a fallu qu'on nous indiquât l'emplacement où s'élevait ce bourg coquet ; ce n'est plus qu'une plaine de cendres auxquelles la mer, lors du raz-de-marée, est venue mêler ses sables. Nous stoppons néanmoins, le temps de prendre un cliché photographique de ce néant, et en route !

Enfin, nous atteignons le Prêcheur. Nous sommes au point de la côte le plus rapproché du volcan ; un immense panorama s'étend devant nos yeux. En face, à gauche, à droite, rien, que les flancs déchirés de la montagne, d'une tonalité ininterrompue de gris cendreaux ; partout un silence lugubre, une paix de mort. Le yacht s'est arrêté pour nous laisser savourer cette horreur de vision ; l'impression me revient, mais plus intense et plus saisissante, d'un panorama de quelque monde ultra-lunaire en proie à de séculaires convulsions, et qui n'a pas encore assez évolué dans le temps pour que la matière informe et brute soit sortie du primitif chaos.

Je renonce ici à décrire, et je ne sais pas si jamais la plume d'un écrivain se sentira de taille à tenter la description adéquate. Décrire, c'est avant tout sérier les éléments de son objet, en juxtaposer les détails, puis les éclairer les uns les autres par le jeu des contrastes. Il faut, en tout cela, de l'ordre, et encore et toujours de l'ordre. Or, allez donc chercher à vous y prendre, en face d'un bouleversement pareil, où la destruction a tout

fumantes de Saint-Pierre et, venu récemment sans grègues à la Martinique, en remporta bientôt la forte somme. Trop nombreux pourtant sont encore ces dévaliseurs de maisons détruites, dont les trouvailles, d'ailleurs faciles, servent de base à une industrie marronne qui achète de toutes mains toutes sortes d'objets que le moindre scrupule montrerait suspects ou de vol ou de recel.

IV

Dans la rade, l'*Herminie* nous attendait sur ses ancrs. Quittant ces lieux lugubres avec, au cœur, une angoissante tristesse, nous donnâmes au pilote l'ordre de nous conduire lentement, en longeant la côte au plus près, jusque devant le Prêcheur. C'était dire pour une heure adieu à la vie pour pénétrer dans le domaine de la mort, en ces lieux qu'entrevoit l'œil extasié du prophète, lieux qu'habitent, selon lui, le chaos et l'éternelle horreur. Dante, lui, n'a pas rêvé de tristesses aussi désolées ; son imagination n'a pas trouvé d'aussi épouvantables et infernales choses. Le lendemain d'un incendie, si formidable soit-il, vous voyez encore des débris de toutes sortes, comme à Saint-Pierre, informes et navrants ; ici, plus rien, le désert nu, mais le désert convulsé, saccagé, broyé par la double fureur de la poussée souterraine du volcan et de l'écrasement de la montagne. Les rivières sont taries ; le volcan a bu leurs eaux, et leur cours, dans l'encaissement des mornes, ne se distingue plus que par la tonalité moins terne des coulées de lave qui ont obstrué leur lit.

Toute végétation, tout être vivant ont disparu de ces solitudes ravagées : cela se traduit, dans le langage offi-

ciel, par : « le nord de la Martinique a été évacué. » On croit presque démêler de l'ironie dans la froideur de l'expression leste, quand on contemple de ses yeux l'horreur qui a fait fuir, pour combien de temps, hélas ! ces campagnes jadis si riantes !

Nous passons devant Sainte-Philomène ; il n'y a plus rien. Il a fallu qu'on nous indiquât l'emplacement où s'élevait ce bourg coquet ; ce n'est plus qu'une plaine de cendres auxquelles la mer, lors du raz-de-marée, est venue mêler ses sables. Nous stoppons néanmoins, le temps de prendre un cliché photographique de ce néant, et en route !

Enfin, nous atteignons le Prêcheur. Nous sommes au point de la côte le plus rapproché du volcan ; un immense panorama s'étend devant nos yeux. En face, à gauche, à droite, rien, que les flancs déchirés de la montagne, d'une tonalité ininterrompue de gris cendreaux ; partout un silence lugubre, une paix de mort. Le yacht s'est arrêté pour nous laisser savourer cette horreur de vision ; l'impression me revient, mais plus intense et plus saisissante, d'un panorama de quelque monde ultra-lunaire en proie à de séculaires convulsions, et qui n'a pas encore assez évolué dans le temps pour que la matière informe et brute soit sortie du primitif chaos.

Je renonce ici à décrire, et je ne sais pas si jamais la plume d'un écrivain se sentira de taille à tenter la description adéquate. Décrire, c'est avant tout sérier les éléments de son objet, en juxtaposer les détails, puis les éclairer les uns les autres par le jeu des contrastes. Il faut, en tout cela, de l'ordre, et encore et toujours de l'ordre. Or, allez donc chercher à vous y prendre, en face d'un bouleversement pareil, où la destruction a tout

uniformément nivelé, et où, dans l'absolu anéantissement, nulle chose désormais ne se distingue d'une autre chose imprécise et informe !

C'est au Prêcheur qu'il faut aller pour se rendre compte de l'œuvre du volcan. A Saint-Pierre, je le répète, c'est à l'incendie que l'on songe à travers les ruines ; mais quiconque a été dans sa vie témoin d'une grande dévastation par le feu remporte de Saint-Pierre l'impression de quelque chose de déjà vu : seule l'étendue du désastre s'élargit singulièrement.

J'ai dit que toute vie a disparu de ces vallées jadis si riantes, de ces mornes qui furent si verts, de ces plages toujours ensoleillées. Soyons exact. Quelques misérables pêcheurs nègres faisaient sécher leurs filets au bord de la mer. Il faut vivre, et les pauvres diables viennent jusque dans ces eaux, où le danger est toujours suspendu sur leurs têtes, chercher à gagner leur vie précaire.

V

Notre excursion était finie. L'*Herminie*, le cap sur Fort-de-France, nous ramenait à toute vapeur au chef-lieu. Nous emportions de cette journée des souvenirs durables, et un heureux hasard nous réservait, au cours même de notre voyage de retour, un spectacle dont nous avons été privés jusqu'alors.

Le ciel, maussade depuis le matin, nous avait constamment dérobé la vue du sommet de la montagne et des cratères. Comme nous arrivions par le travers du Carbet, un changement brusque dans l'état de l'atmosphère chassa tous les nuages, et, à travers un air d'une

limpidité sans pareille, le volcan nous apparut découvert de la base au sommet.

Le cône, le fameux cône a disparu, qui avait surgi de l'ouverture béante du cratère principal ; le sommet de la montagne a pu s'élever de quelque cent à cent cinquante mètres, et l'aspect général s'en est complètement modifié. Mais au lieu du cône, qui a fait couler tant d'ingénieux et inutiles flots d'encre savante, c'est toute une longue ligne d'arêtes vives qui se découpent maintenant sur l'horizon du ciel bleu. Toujours des fumées sont éruptées par les cratères, les éternelles « poussées rousses » des bulletins officiels. Et, avant de doubler le cap qui va nous cacher désormais le volcan, nous assistons à une coulée de lave qui descend lentement comme un ruisseau d'argent liquide. Du reste, nulle détonation, nul bruit.

Et nous emportons cette dernière vision de la montagne terrible, encore inapaisée, mais qu'on ne craint plus, parce qu'elle est allée jusqu'au bout, — espérons-le, — dans le mal qu'elle pouvait faire.

Fort-de-France, 22 janvier 1904.

D. VARDON,

professeur de rhétorique
au lycée de Fort-de-France, Martinique.



DÉCOUVERTES AGRICOLES

Chacun sait que les Etats-Unis d'Amérique sont maintenant au premier rang pour l'industrie, qui n'aurait plus besoin d'y être protégée par de hauts tarifs contre l'Europe. On connaît moins bien ce qu'ils font en agriculture. Au début, ils disposaient d'une étendue de terres vierges, de vaste fertilité, avec une population clairsemée. Les paysans, ou *farmers*, cultivaient le sol jusqu'à épuisement, et l'abandonnaient alors pour d'autres terres vierges, système d'autant plus facile qu'ils se contentaient de maisons dont les murailles se composaient de troncs d'arbres grossièrement équarris, et qu'ils pouvaient acheter de nouveaux et excellents terrains à des prix infimes.

Ce fut la première phase. Dans la seconde, ils s'efforcèrent d'obtenir des produits pour l'exportation, surtout le blé, qui trouvait toujours un excellent débouché en Europe, surtout en Angleterre, et devint le commencement de la grande prospérité dont ils ont joui. La population augmentant développa le marché intérieur plus rapidement encore que l'extérieur. Comme la main-d'œuvre manquait et était coûteuse, on s'adressa avec succès aux

machines, et dans aucun autre pays on n'en a trouvé d'aussi bonnes, en aussi grand nombre. Les États Unis en ont exporté partout des quantités. Eux-mêmes s'en sont servis plus qu'ailleurs. La culture du blé, surtout, devint une industrie. Des agriculteurs, des compagnies achetèrent d'immenses étendues de terres, et en tirèrent des moissons qui alarmèrent surtout les agriculteurs d'Europe, menacés, croyaient-ils, d'une inondation qui les ruinerait par la baisse des prix. Dans plusieurs pays, en France, en Allemagne, on leur a opposé des tarifs protecteurs assez élevés.

La troisième phase, qui dure encore et durera longtemps, sans doute, est celle qui devait se produire. La plus grande partie des terrains fertiles ayant été mise en culture, il devint impossible de les abandonner pour passer à d'autres; il fallut recourir aux méthodes européennes pour leur rendre leur fertilité ou la maintenir, et quoique les cultivateurs américains y aient porté leur initiative et leur intelligence, il est certain que leurs frais ont augmenté, ainsi que la population à nourrir, et que, sauf dans les années de grande abondance, ils auront désormais peu de grain à exporter. C'est le Canada qui va les remplacer, et plus encore la République argentine, qui fait ou va faire ses moissons, tout à fait extraordinaires cette année.

Ce nouveau régime a eu d'autres conséquences d'une vaste portée. A côté de terres fertiles, les États-Unis en comptent beaucoup de stériles, où il ne croît pas même des arbres, entre autres de vastes déserts sablonneux, où à peu près rien ne pousse, et des marécages où se trouvent d'épaisses couches de tourbe. En les étudiant, on a constaté que la stérilité y tenait pour les uns à l'absence d'eau, pour les autres aux inondations pério-

diques, laissant sur le sol imperméable des eaux qui ne disparaissaient que par évaporation. Sur divers points, on entreprit de mettre ces terrains en valeur, parfois avec des résultats très brillants, d'autres fois moins, ou avec des échecs plus ou moins complets. De ces derniers, les Suisses ont fait une expérience dont on se souviendra longtemps. Attirés par de belles promesses, quelques centaines d'émigrants allèrent s'établir au Pécos, où, au bout de quelques années, presque tous abandonnèrent leurs propriétés. Il y avait bien de l'eau, mais en trop petite quantité et de mauvaise qualité; la compagnie, probablement mal dirigée et avec des capitaux insuffisants, ne se souciait que de vendre ses terrains, de sorte que toute l'entreprise a périclité, au grand détriment de tous ceux qui s'y étaient engagés comme cultivateurs. Il n'est pas impossible que l'affaire soit reprise par d'autres hommes, dans des conditions différentes, et qu'elle réussisse, mais on peut tenir pour certain que ce ne sera pas avec le concours d'une émigration suisse.

« Chat échaudé.... »

Il faut dire aussi que la plupart de ces fertilisations, pour avoir du succès, doivent embrasser de très grands territoires, disposer de capitaux considérables, qui puissent se passer de dividendes pendant de longues périodes. Après la mise en valeur, ces capitaux se décuplent, se centuplent et au delà. C'est ce qui a eu lieu pour de vastes terrains tourbeux, autour de San-Francisco, tellement transformés par le dessèchement combiné avec une irrigation rationnelle, qu'ils ont donné des produits extraordinaires et se sont vendus à des prix inespérés. Ailleurs, dans la basse Californie, l'eau manquait à côté d'un large fleuve dont les eaux ont été utilisées au moyen de grands travaux hydrauliques. Un vaste désert inculte a

été transformé en un jardin dont les terrains se paient à des prix fous, parce qu'ils sont d'une fertilité merveilleuse et qu'on y récolte des quantités de produits de tout genre.

Depuis assez longtemps, le gouvernement fédéral a plusieurs dicastères dirigés par des hommes experts qui s'occupent des intérêts de l'agriculture et recueillent tous les renseignements possibles. Ils publient chaque année des volumes, souvent magnifiquement illustrés, où ils exposent les résultats de leurs recherches, et ils n'en sont point chiches. Le conseil fédéral suisse les reçoit et probablement tous les autres gouvernements d'Europe. Nous en avons reçu nous-mêmes un grand nombre. Les botanistes ont fait connaître beaucoup de fruits : pommes, poires, abricots, pêches, etc., et ont contribué à porter ces cultures à un haut point de prospérité par l'excellence des résultats acquis. D'autres bureaux s'occupent de statistique agricole, et donnent le résultat des récoltes, les importations et les exportations ; ou bien les chimistes analysent les denrées, les eaux, etc., répandant les connaissances profitables aux cultivateurs. Les chambres ne lésinent pas pour des dépenses qui, d'ailleurs, même largement faites, comptent pour peu dans un budget comme celui des Etats-Unis.

L'un des dicastères qui ont pris dernièrement le plus d'importance est celui des études géologiques, dont la tâche est d'étudier le sol sous tous les rapports, de le mesurer, d'établir des plans de configuration, et d'examiner très particulièrement les moyens de le mettre en pleine valeur, car il s'agit surtout de ces espaces nombreux, le plus souvent arides et infructueux, dont nous avons parlé. Et ces ingénieurs sont arrivés à des résultats tellement frappants, que le congrès de Washington

a décidé dernièrement de charger le gouvernement de faire les travaux de fertilisation partout où l'industrie privée reculerait devant les dépenses ou les risques de l'entreprise. Comme en Egypte ou aux Indes orientales, tout dépend souvent d'une irrigation bien entendue. Sans eau, ou avec des eaux désordonnées, point de fertilité véritable ; avec de l'eau en suffisance et bien employée, des merveilles de végétation. On le sait bien en Suisse, et ailleurs ; témoin en Valais, par exemple, ces *bisses* suspendus souvent aux rochers, dont les eaux permettent de cultiver de grands espaces où sans eux rien ne croîtrait. Mais un peu partout en Europe, on est loin d'utiliser l'eau comme il le faudrait ; même en maints endroits, on en est à se demander comment on se pourvoira de celle qui est nécessaire à l'alimentation des hommes et des animaux domestiques.

II

Jadis, les cultivateurs étaient attachés à la routine et ne voulaient pas en démordre. Aujourd'hui, un grand changement s'est fait, plus ou moins marqué, mais présent partout. La faim a fait sortir le loup du bois. Comment n'en serait-il pas ainsi, alors que les denrées les plus diverses arrivent aux consommateurs de tous les côtés, si bien que les produits indigènes, s'ils sont rares, ne peuvent plus se vendre à des prix de famine, sans que des droits protecteurs de douane puissent autre chose que de diminuer la perte du producteur ? Le cultivateur a donc été obligé, pour son propre bien et celui de la communauté, de changer ses méthodes, et de veiller à augmenter ses récoltes avec aussi peu de frais supplémentaires que possible. Pour réveiller les paysans de leur apathie,

les Américains ont trouvé des méthodes intéressantes. En voici un exemple curieux :

L'état de Iowa, assez loin dans l'Ouest, très grand, avec des plaines immenses, s'occupe avant tout de la culture des céréales, qui y réussissent très bien et sont le produit dont le pays vit surtout. Dernièrement, on s'est aperçu que le blé devenait moins productif et baissait comme qualité. Le collège agricole demanda aux fermiers des échantillons de leur récolte et en reçut 1200 choisis pour semence. Un examen attentif démontra que le 18 % de ces grains était mort, que 19 % étaient en outre d'une vitalité si faible qu'on ne pouvait rien en espérer, de telle sorte qu'il ne restait que 63 % de bons grains. On s'aperçut en outre que même ceux-ci étaient affaiblis, et que s'il survenait un printemps froid, comme on l'eut immédiatement après la constatation, la plupart des semences ne produiraient rien ou ne donneraient que des plantes très chétives. Alors les gens prévoyants furent saisis d'une grande inquiétude, tandis que la plupart des cultivateurs ne se doutaient pas des mauvaises conditions où ils se trouvaient et du désastre qui menaçait le pays. Il fallait aviser.

On le fit sans retard, et d'une manière tout à fait originale. Le directeur du chemin de fer de Rock Island s'entendit avec quelques personnes pour organiser un train spécial afin de donner rapidement les instructions nécessaires aux cultivateurs. Une publicité aussitôt organisée fit connaître que le train s'arrêterait à heure fixe à chaque station de la ligne, la presse et tout le monde en parlèrent, et chacun était prévenu au moment où le train quitta la grande gare de Des Moines. La course, de plus de 400 kilomètres, comprenait, dans le nord-ouest de l'état, cinquante arrêts en trois jours. Chaque arrêt de

vingt minutes pour conversation ; le soir, deux réunions dans les théâtres. Au début, tout fermier était admis dans le train ; en avançant, on en recevait autant qu'il restait de places. Le train, consistant en une voiture à bagages, deux grands wagons et une voiture pour conférences, quitta Des Moines le 18 avril 1904, à sept heures du matin, emportant des représentants des chemins de fer, de la presse, de l'état-major agricole du collège de l'état de Iowa, et arriva à neuf heures et demie à Gowrie, où devait se faire la première conférence. Une foule de cultivateurs l'y attendaient et l'accueillirent avec enthousiasme. La grande voiture installée pour les conférences ne suffisant pas, on laissait les portières ouvertes et un nombreux public écoutait du dehors, parmi lequel les élèves d'une école de botanique, beaucoup d'instituteurs, auxquels on donnait des explications sur l'importance des bonnes semences et des bonnes méthodes dans la culture du blé. Aux enseignements oraux se joignaient les leçons de choses, des collections de grains bons et mauvais qu'on apprenait à discerner, de grandes photographies montrant les résultats de semences diverses, la nécessité de choisir les variétés de céréales les mieux appropriées et les plus productives, ce que le cultivateur peut faire lui-même pour obtenir de bonnes semences, et la nécessité de s'y prendre de bonne heure, à loisir, et de ne pas attendre au dernier moment pour les préparer ; et on leur enseignait pratiquement la manière de s'y prendre pour choisir les céréales dont on pouvait attendre les meilleurs résultats.

Cette course eut un si grand succès qu'une seconde fut organisée dans une autre partie de l'état, sur un plus long trajet et pour quatre jours. Comme sa devancière, elle n'a été du reste qu'un des moyens, mais le plus

effectif, de montrer à la population l'urgence de transformer la culture des céréales. L'association des négociants en grains de l'Iowa a fait imprimer et distribuer à ses frais les instructions données par la station des expériences. Un millier de fermiers vont assister aux conférences données chaque année par le collège agricole, pendant l'hiver, pour l'amélioration des cultures, et font part à leurs voisins de ce qu'ils ont appris.

Les bons effets de cette croisade se sont fait sentir dans les moissons de cette année, mais on les constatera beaucoup mieux encore plus tard, lorsque tous les fermiers auront pu profiter des enseignements donnés et seront sortis des tâtonnements inévitables au début d'une si grande réforme. Ce qui est à retenir, c'est que les hommes principaux de l'Iowa sont parvenus à réveiller la population de l'état, et à lui faire comprendre que tous étaient intéressés au succès de la réforme.

III

Arrivons maintenant à la découverte qui fait l'objet principal de cette étude. Elle est un complément de celle dont nous nous sommes occupé en 1893 dans trois articles publiés sous le titre : *Une révolution en agriculture* (livraisons de mars à mai). Cette étude ne passa point inaperçue. On la discuta beaucoup et longtemps ; elle provoqua de nombreuses expériences, les unes réussies, d'autres pas.

Les progrès de l'agriculture reposent sur une découverte scientifique d'un moyen simple et à la portée de tous de rendre au sol sa fertilité et d'en accroître la productivité dans une proportion inespérée. Au nombre des éléments de fertilisation que renferment les engrais, les

principaux sont la potasse, le phosphore, la chaux et surtout le nitrogène ou azote. Ce dernier est déjà employé largement sous forme de nitrate de soude, de sulfate d'ammoniaque, d'engrais organiques (fumier), tous fort chers, tandis que la nature en offre une provision inépuisable, puisque l'azote constitue les sept dixièmes de notre atmosphère. Seulement, à l'état libre et non combiné, le nitrogène est la plus inerte des substances. Il ne prend de la valeur que s'il devient de l'acide nitrique par sa combinaison avec l'oxygène, ou de l'ammoniaque en s'unissant à l'hydrogène, ou un albuminoïde organique quand le carbone se joint aux deux précédentes combinaisons. On peut l'employer comme engrais sous ces formes diverses, mais à des prix assez élevés. Un grand nombre de tentatives ont été faites pour ravir à l'atmosphère son azote, et plusieurs usines, croyons-nous, s'en occupent, mais on n'en a pas encore vu beaucoup de résultats pratiques.

La nature, cependant, peut accomplir ce qui est difficile et coûteux à l'homme. On sait depuis longtemps qu'au moyen d'orages, de pluies et d'autres phénomènes, elle combine une quantité de nitrogène suffisante pour en fournir chaque année aux champs des quantités appréciables. Une combinaison analogue se fait à l'intérieur du sol, dans une mesure que l'on ne peut encore calculer d'une manière précise. Mais, il y a quelques années, on a découvert qu'un troisième procédé naturel, bien plus productif, a cours dans certains cas. Sur les racines des plantes légumineuses, et peut-être de quelques autres encore, croissent un certain nombre de nodosités, ou tubercules, ou excroissances fongueuses, œuvre de microbes ou bactéries qui ont la propriété de combiner le nitrogène dans un sol saturé d'air en des composés tels

que les plantes peuvent se les assimiler et les convertir en éléments de leurs propres tissus. Ainsi ces plantes deviennent sur une vaste échelle une manufacture des ingrédients les plus précieux pour la nourriture des animaux et d'engrais pour les autres plantes. Elles n'ont besoin pour croître elles-mêmes, et absorber du nitrogène, que des éléments ordinaires d'un sol fertile. Dans un sol stérile, on peut en obtenir une croissance d'une richesse extraordinaire. Il suffit d'y ajouter de la potasse et de l'acide phosphorique, qui ne sont pas onéreux et qui, étant en général rendus au sol par les déchets des plantes elles-mêmes, n'ont pas besoin d'être renouvelés chaque année.

Il est à remarquer que les plantes légumineuses, — trèfle, sainfoin, vesce, lupin, pois, lentilles, etc., — non seulement donnent des produits abondants et précieux, plus nourrissants que les herbages pour le bétail, mais qu'ils laissent au sol une abondance de nitrogène dont on peut profiter en y semant ensuite d'autres choses, des céréales, par exemple. Cet effet était connu bien longtemps avant qu'on en eût trouvé l'explication, et avait été utilisé fréquemment. Toutefois, la culture des légumineuses présentait un inconvénient, la nécessité de consommer ces plantes à l'état frais, par la difficulté de les conserver pour la nourriture du bétail. Or cela se peut par l'ensilage, et c'est sur ce point que des essais furent faits en Suisse, les uns favorables, d'autres manqués. On s'est arrêté trop tôt, ce qui s'explique peut-être par le fait que la grande découverte au sujet des légumineuses était incomplète. En effet, il ne suffit pas de semer celles-ci. Pour que des nodosités bactériennes se forment sur leurs racines, il faut que le sol en renferme déjà quelques éléments, c'est-à-dire le microbe spécial,

qui n'existe pas partout, du moins en nombre suffisant.

Un problème se posait donc : recueillir ces organismes et les conserver vivants, de manière à pouvoir les ajouter aux semences de légumineuses et assurer leur développement régulier et puissant. Un savant allemand, le professeur Nobbe, de Tharandt, le comprit et chercha à le résoudre. Après de longues recherches, il réussit à isoler le microbe, à en élever et à en coloniser les germes, puis il les mit en vente, les annonçant très largement dans les journaux comme capables de faire croître des récoltes abondantes de légumineuses dans les sols les plus pauvres et les plus arides. La sensation fut extraordinaire. De toutes les parties du monde des cultivateurs lui écrivirent pour obtenir des échantillons de ses bactéries. Il vendit des préparations, différentes pour différentes cultures, dans des bouteilles portant le nom général de *Nitragine*. Malheureusement les bactéries n'accomplirent pas les miracles promis, et les nodules manquèrent aux plantes semées avec la nouvelle composition. Quelques personnes, sans doute, en obtinrent des résultats merveilleux, mais, dans la plupart des cas, l'insuccès fut complet. La *nitragine* manquait de permanence et dut être retirée du marché.

Le professeur Nobbe n'en avait pas moins rendu un service éminent, car, s'il n'avait pas réussi à établir une préparation dont la vitalité persistât, il avait au moins ouvert la voie dans la bonne direction et facilité d'autres recherches. C'est ici qu'intervint un Américain pour reprendre l'affaire et la mener à bonne fin. Le D^r George J. Moore est un employé fédéral ; il a la charge du laboratoire de physiologie des plantes au département de l'agriculture, et est très connu comme botaniste. De loin, il avait suivi les expériences du professeur Nobbe, et

était arrivé à la conclusion que celui-ci ne s'y était pas bien pris pour cultiver ses bactéries. La méthode allemande était celle du père opulent qui donne à son fils tout ce qu'il demande, sans l'obliger à le gagner. De sorte que, si le jeune homme est obligé de travailler et de pourvoir à ses besoins, il est incapable de le faire. Ici, le D^r Nobbe, au lieu de forcer ses bactéries à suivre leur inclination naturelle à se nourrir de l'azote de l'air, détruisait en eux cette faculté par l'abondance des aliments azotés déjà à demi digérés qu'il leur fournissait, tant et si bien qu'ils avaient perdu leur faculté de trouver leur nourriture eux-mêmes et périssaient hors du laboratoire.

Le D^r Moore suivit le système opposé. Il fournit à ses bactéries assez de nitrogène pour les soutenir, mais en leur donnant le besoin d'en avoir davantage et de le chercher par eux-mêmes. Par l'exercice de leurs facultés naturelles et le travail, il obtint peu à peu un type permanent de bactéries possédant un pouvoir d'absorption du nitrogène de cinq à dix fois plus grand que les microbes originaux. Ceux-ci avaient gagné en force, en vigueur, en indépendance, et une fois hors du laboratoire et livrés à eux-mêmes, ils continuèrent à prospérer comme les autres bactéries. Les légumineuses auxquelles on les inocula prirent un développement extraordinaire dans les terrains les plus pauvres. Le pouvoir de ces bactéries est si grand qu'il transforme en sols fertiles des terrains, des sables siliceux qu'on a fait passer par le feu pour en chasser tout nitrogène.

Après sa découverte, il restait au D^r Moore à trouver un moyen simple de distribuer les bactéries aux personnes qui en désireraient. L'expérience démontra bientôt que des bactéries élevées selon sa méthode peuvent conserver leur vitalité pendant longtemps quand on les

sèche avec soin, et revivent au contact d'un liquide approprié. Il découvrit aussi qu'un absorbant tel qu'un tissu de coton de petite dimension recueille des millions d'organismes, et qu'en le laissant sécher, on peut envoyer les bactéries partout dans le monde en parfait état.

Naturellement, le D^r Moore a pris un brevet d'invention pour sa découverte, mais il a fait une chose rare en le donnant au département d'agriculture pour l'avantage du peuple américain tout entier. Son invention avait été élaborée, elle est née dans les laboratoires de l'état, mais elle lui appartenait incontestablement, et il aurait pu y trouver une grande fortune, comme le D^r Nobbe par la nitragine, en vendant son invention à une compagnie qui l'aurait exploitée en la faisant payer un dollar (5 fr.) la bouteille. Or, un moyen simple et effectif de distribuer les bactéries fertilisantes étant acquis, le département de l'agriculture annonça qu'il était prêt à en envoyer franco de toute charge, pour la fertilisation de plusieurs acres, à toute personne qui en demanderait. Les objets envoyés par le gouvernement consistent en trois paquets différents. Le N^o 2 contient le tissu de coton avec ses millions de germes desséchés. Les N^{os} 1 et 3 se composent des objets en nourriture au moyen desquels le cultivateur peut multiplier les germes. A ceci sont jointes les explications détaillées du gouvernement pour le bon emploi des bactéries.

Voici ces instructions :

« Mettez un gallon (4 litres) d'eau pure (de préférence eau de pluie) dans un seau bien propre, ajoutez-y le contenu du paquet de sels N^o 1 (contenant du sucre granulé, du phosphate de potasse et du sulfate de magnésie) et remuez de temps à autre jusqu'à ce que le tout soit bien dissous.

» Ouvrez avec précaution le paquet N^o 2 (contenant les

bactéries) et en versez le coton dans la solution précédente. Couvrez le seau avec du papier ou un linge pour le préserver de la poussière, et mettez-le dans un endroit chaud pendant vingt-quatre heures. Ne chauffez pas la solution, car vous tueriez les bactéries; elle ne doit jamais dépasser la chaleur du sang.

» Après vingt-quatre heures, ajoutez le contenu du paquet N° 3 (contenant du phosphate d'ammoniaque). Une vingtaine d'heures plus tard, la solution sera devenue trouble et prête à être employée. »

« *Pour inoculer les semences :*

» Prenez de la solution juste ce qu'il faut pour mouiller parfaitement la semence. Remuez celle-ci à fond, afin que toutes ses parties soient bien humides, puis répandez-la dans un espace ombragé jusqu'à ce qu'elle soit parfaitement sèche, et semez-la au moment voulu comme vous le feriez de semence ordinaire. Les bactéries préparées, telles qu'elles sont envoyées du laboratoire, resteront intactes pendant plusieurs mois. Ne les ravivez pas, comme il a été dit, plus de deux ou trois jours avant de les employer, car la solution une fois faite doit être employée dans les quarante-huit heures pour éviter toute perte. »

« *Pour inoculer le sol :*

» Prenez de la terre sèche en quantité suffisante pour qu'elle soit simplement humectée par la solution. Mélangez-la à fond, afin que toutes ses parties soient mouillées, puis ajoutez quatre ou cinq fois autant de terre en la brassant avec soin, et répandez-la sur le sol à fertiliser en une couche mince et égale, exactement comme on ferait d'autres engrais. Ceci est à pratiquer immédiatement avant le labourage à la charrue, qui devrait être suivi sans retard de la herse.

» On peut employer l'une ou l'autre de ces méthodes selon les convenances de chacun. »

Chaque envoi contient des germes en suffisance pour un à quatre arpents. Il peut être porté dans la poche de l'habit et pourtant il fertilise avec plus de puissance que

bien des charges d'engrais. Il ne coûte pas au gouvernement plus de 20 centimes par envoi et moins de 5 centimes par acre, et il épargne au fermier les 150 à 200 francs qu'il aurait dû dépenser pour l'équivalent d'autres engrais. Différentes cultures bactériennes peuvent être envoyées pour différents produits.

D'après le *Century*, magazine anglo-américain auquel nous empruntons la plupart de ces détails, le résultat des essais a été extraordinaire, et Malthus, s'il vivait encore, devrait renoncer à sa thèse, que le monde ne suffira bientôt plus à nourrir ses habitants, lorsqu'ils auront augmenté dans la même proportion qu'au siècle dernier. Les terres fertiles peuvent produire beaucoup plus qu'elles ne le font maintenant, et les arides en sont transformées. Une même terre, traitée, pour une part, à la manière ordinaire, et pour l'autre, par l'inoculation des bactéries, montre tout de suite la différence extraordinaire des deux méthodes. La première est chétive, tandis que l'autre offre une végétation splendide. Dans ces conditions, un terrain semé de vesce a produit 581 livres à l'état naturel, et 4501 livres, ou huit fois plus, avec l'aide des bactéries. Du trèfle rouge incarnat a donné 372 livres d'une part et 6292 de l'autre, soit une augmentation de presque vingt fois.

Le traitement n'est pas difficile à suivre, et tout agriculteur intelligent est en mesure d'y pourvoir. Beaucoup d'entre eux y ont réussi sans peine. Un fermier du Maryland avait été obligé de ne cultiver que le tiers de sa propriété, en abandonnant les deux autres, faute de pouvoir en rien tirer. Aujourd'hui, à l'aide des bactéries, sans frais et avec un travail modéré, il a transformé ses terrains arides, dont la fertilité dépasse les autres, et quintuplé l'ensemble de ses récoltes.

Ce n'est pas tout. On a déjà vu que les bactéries ne donnent pas seulement de belles récoltes, mais qu'elles enrichissent le sol d'une forte réserve de nitrogène, si bien que le coton, ou le froment, ou les pommes de terre, plantés l'année suivante, en deviennent extraordinairement productifs. Ainsi, un arpent de trèfle rouge, à l'état naturel, n'a valu en nitrogène qu'une augmentation de 4,3 livres, alors qu'inoculé il en a laissé 143,7 livres, c'est-à-dire au delà de $33 \frac{1}{2}$ fois plus.

Du coton, planté sur un sol préparé par les bactéries, a rendu 40 % de plus ; des pommes de terre 50 % ; du froment 46 % ; de l'avoine 300 % ; du seigle 400 %.

Les germes peuvent être employés dans tous les climats, mais il doit être entendu que seules les plantes légumineuses, — trèfle, sainfoin, pois, haricots, lupin, vesce, etc., — reçoivent un bénéfice direct des bactéries à nitrogène. Lorsque le sol est riche par lui-même en nitrates, il n'en reçoit que peu d'avantages ; tandis que partout où il est pauvre, le résultat, toujours bon, peut devenir merveilleux. Aux Etats-Unis, où il y a, outre beaucoup de terrains stériles, une quantité de fermes épuisées, surtout dans les anciens états de l'Est, les plus peuplés et les plus civilisés, la culture à l'aide des bactéries pourra opérer toute une transformation, et augmenter grandement leur richesse et leur bien-être.

IV

L'Europe en aurait plus besoin encore, certainement, car, en dépit de progrès réels, l'agriculture est loin d'être tout à fait prospère, tellement que partout les laboureurs quittent les campagnes, où ils ont peine à vivre, et que

ceux qui y restent, retenus par leurs propriétés devenues presque invendables, se plaignent de ne plus obtenir la main-d'œuvre qui leur est nécessaire. Qu'ils trouvent le moyen d'augmenter, ne fût-ce que du double, la production du sol, et toute leur situation en sera transformée. Ils seront en mesure de payer des salaires plus forts, dont la puissance d'achat sera augmentée par la diminution du prix des denrées, et un grand nombre d'ouvriers agricoles n'auront plus de raisons de chercher un autre gagne-pain. L'avantage ne sera pas pour eux seuls. Si les denrées les plus nécessaires à la vie sont abondantes et baissent de prix, tout le monde y gagnera, surtout les pauvres, les vieillards, les abandonnés. Toutes les industries s'en trouveraient bien, d'un côté, parce que les salaires seraient plus suffisants, de l'autre, en ce que leurs produits trouveraient un public d'acheteurs plus nombreux et mieux en état de se procurer ce qu'elles ont à vendre.

Déjà il y a dix ans, nous avons vu les résultats bien-faisants de la découverte dans un grand nombre de domaines. S'ils n'ont pas été acquis, c'est qu'il lui manquait son complément, le moyen d'en tirer parti régulièrement et avec certitude. Ce moyen a été découvert, il peut être mis à la portée de tous, et s'il est employé intelligemment et avec succès, il pourra opérer une véritable révolution dans les conditions économiques de notre globe, comme nous le pensions alors, et résoudre avantageusement plusieurs des problèmes qui pèsent sur le monde contemporain. La plupart d'entre eux sont économiques : questions de subsistance et de prévoyance. Chacun veut avoir le pain quotidien, et quand on l'a, on aspire à l'assurer par l'épargne. Même les conflits entre peuples ont pour cause souvent des avantages matériels qu'ils se disputent. Si tous pouvaient vivre largement,

sans trop de souci du lendemain, des maladies possibles, et de la vieillesse, les rivalités seraient moins grandes et dangereuses pour la paix publique ; elles se résoudraient plus aisément par des compromis.

Dans quatre directions spéciales, la découverte récente aura peut-être de vastes conséquences :

On sait que le monde a été menacé d'une famine de coton, qui avait commencé à frapper l'une des plus puissantes industries. La dernière récolte aux Etats-Unis ayant été exceptionnellement belle, le danger a été écarté momentanément, mais subsiste en ce sens qu'il a été reconnu que la culture de ce produit est insuffisante. Il s'agit de l'augmenter d'une manière régulière. Le moyen n'en est-il pas trouvé ?

De même en partie pour le sucre. Cette denrée était obtenue dans de mauvaises conditions. En France, en Allemagne, en Autriche, en Italie, etc., les fabricants de sucre recevaient des primes d'exportation, payées par les indigènes. En Angleterre et en Suisse, on avait le sucre à bon marché, tandis que les habitants des pays producteurs le trouvaient cher. Une convention, dite de Bruxelles, a mis fin à ce régime. Le prix du sucre a baissé de plus du montant des primes d'exportation, avec le résultat prévu d'une augmentation considérable de la consommation, qui a fait monter les cours, grâce encore à une récolte moindre amenée par la sécheresse générale de l'été dernier. La préparation, par la culture de légumineuses, des terrains où l'on sème la betterave ne produirait-elle pas une augmentation des récoltes ?

On peut également se demander si l'enrichissement du sol en azote ne suffirait pas pour rendre à la vigne une vigueur qui lui permettrait d'éliminer le phylloxéra, l'oïdium, le mildiou et les autres maladies qui l'ont

frappée? Les maladies microbiennes ne présentent de dangers chez les hommes que lorsqu'elles s'attaquent à des corps affaiblis. N'en est-il pas de même pour les végétaux?

Enfin, on pourrait y trouver un agent énergique pour le reboisement des déserts en plaine et des espaces rocheux dans les montagnes. Il existe des mousses qui possèdent les propriétés des légumineuses. Dans les montagnes, les mousses ont cet avantage immense de retenir les eaux de pluie et de neige; ce sont de précieuses éponges qui empêchent les ravinelements, l'enlèvement des terres végétales, offrent une barrière efficace aux crues subites et dévastatrices des torrents, en maintenant dans les forêts une humidité nécessaire à la croissance des arbres, qui n'en seraient que mieux nourris et plus forts par la présence d'une abondance de nitrogène, et elles préviendraient les sécheresses de l'été en distillant lentement pendant toute la saison chaude les eaux dont la plaine a besoin. Il est inutile d'insister. Ce bienfait, à lui seul, aurait une importance capitale, même pour la production de l'électricité.

V

Comment pourra-t-on se l'approprier? Il nous semble que ce doit être l'affaire des gouvernements. En Suisse, par exemple, nous avons un département de l'agriculture qui a des stations d'études et d'essais. On ne saurait douter qu'une demande adressée au gouvernement de Washington ne fût bien accueillie et qu'il n'envoyât des semences de bactéries en suffisance pour que des essais pussent être faits sur divers points du pays et avec différentes légumineuses. Si les expériences réussissent,

comme on doit le croire, et donnent satisfaction, le gouvernement de Berne aurait à s'arranger soit avec celui de Washington, soit avec l'inventeur, pour obtenir le droit d'user de son procédé, et se mettre en mesure de distribuer, gratuitement, comme le fait le département de l'agriculture américain, ou moyennant un prix modéré, les préparations bactériennes d'un si grand avenir.

La Suisse, comme d'autres pays du reste, ne manque pas d'hommes de science en mesure de comprendre le procédé et de le mettre en œuvre, et elle aurait grand intérêt à y arriver la première ou l'une des premières. Les ménagères constatent le renchérissement constant des denrées nécessaires à l'existence, de la viande en particulier. Les nouveaux traités de commerce, avec leurs tarifs aggravés, vont sans doute accentuer le mouvement de hausse, et c'est le moment ou jamais de le combattre de la meilleure manière, en stimulant et en aidant des progrès cultureux qui abaisseraient les prix des produits de la terre par leur multiplication. Tout le monde y est intéressé, notamment les industriels, qui seront obligés de payer plus cher la main-d'œuvre ; mais il ne faut pas oublier que le progrès dont nous parlons ne s'improvisera pas. Quelques années seront nécessaires pour qu'il soit bien connu et pratiqué par la plupart des cultivateurs. Plus vite on se mettra à l'œuvre et mieux on fera. Il est assez tôt pour que les essais puissent commencer dès le printemps prochain, et l'on doit espérer, dans ce cas, que le gouvernement fera preuve d'autant d'énergie et d'activité que celui de Washington.

ED. TALLICHET.

SIMPLET

—●—
NOUVELLE
—●—

Simplet était assis, contemplant la mer. C'était sa manière habituelle de passer ses matinées, ses après-midi toujours vides, à moins que sa mère ne l'appelât pour l'aider, mais cela n'arrivait pas souvent, car il faisait tout à l'envers.

Les quinze années de sa vie solitaire avaient été comme une eau calme, stagnante, sur laquelle, à intervalles réguliers, du matin au soir, soufflaient en tempête les rages de sa mère, les taquineries et les sarcasmes de ses frères et sœurs. Son père était bon pour lui ; quelquefois, quand la mère le battait, il intervenait.

L'enfant se glissait hors de la maisonnette aussi souvent que possible et courait sur les dunes ; là, il pouvait rester des heures, et, quand il n'y avait personne pour l'en empêcher, il poussait plus loin, jusque sur la grève.

— Simplet, que fais-tu ?

— Rien, mère.

— Eh bien, bouge, et viens ici.

Tantôt il obéissait ; tantôt, au contraire, il s'enfonçait plus avant dans les dunes, et le soir, quand il rentrait, il était battu. Lorsqu'il s'exécutait et allait trouver sa mère, la plupart

du temps celle-ci avait oublié pourquoi elle lui avait dit de venir ; si elle s'en souvenait et lui donnait une tâche, il s'en acquittait mal et risquait fort aussi d'être battu. Elle-même était une rude travailleuse, humble femme de pêcheur avec beaucoup d'enfants et beaucoup de soucis ; pendant dix ans elle en avait voulu à Dieu et à son premier-né de ce qu'il était un pauvre innocent.

Et quand elle vit le fils de sa sœur, à l'âge de douze ans, partir pour la pêche avec son père, alors elle se mit à haïr Simplet. Le jour où cette haine éclata, c'était fête chez sa sœur : il y avait du café fin et des gâteaux, et du genièvre pour les hommes ; hors d'elle, elle défendit à son fils de prendre un gâteau comme les autres.

— Pose ça, lui dit-elle.

Il la regarda, hésitant, n'ayant guère envie d'obéir.

— Pose ça, répéta-t-elle en frappant du pied.

Alors il obéit et, de tous les enfants, resta seul sans gâteau.

Le soir, à l'heure où tout se fait sombre et où se taisent les bruits de la vie, — avait-elle regret de sa dureté, ou pensait-elle à son neveu et aux dangers qu'il courait sur la grande mer? — elle jeta à son fils aîné un regard de tendresse et fit mine de l'embrasser, mais elle se reprit aussitôt, presque honteuse de ce mouvement. Elle se contenta de lui donner un sou pour s'acheter des bonbons ; mais le lendemain Simplet avait perdu son sou, et elle lui frotta les oreilles.

La mère était en somme excusable de témoigner si peu d'affection à son fils. Si elle l'avait embrassé, il n'aurait probablement pas compris ce qu'elle lui voulait ; et s'il avait compris, il ne lui en aurait sans doute su aucun gré. Ce qu'il y avait de plus clair dans cet être borné, c'est qu'il ne se rendait pas compte des choses, se souciant aussi peu d'être cajolé que fouetté. En réalité, il ne savait pas ce que c'était que d'être traité avec bonté ; les intelligences lentes, comme la sienne, ne ressentent que les impressions durables, et il faut aux enfants pauvres, dont l'éducation est le plus souvent livrée au

hasard, une certaine vivacité naturelle pour s'apercevoir que leurs parents les aiment. Simplet n'avait jamais désiré plus que la satisfaction de ses besoins animaux : avoir assez à manger, se chauffer au soleil et en hiver au coin du feu, il ne voyait rien au delà.

Et ainsi, loin de l'œil maternel, il serait resté des heures et des heures couché sur le sable, dans la belle lumière dorée du soleil, à contempler la mer.

* * *

Au château, situé un mille plus à l'intérieur, au milieu de hêtres splendides, la jeune comtesse était assise un matin, les mains sur ses genoux.

— Je ne suis bonne à rien, disait-elle.

Son interlocuteur lui lança un regard affectueux où perceait une nuance de reproche. C'était un gentleman anglais, de haute situation, philanthrope connu et universellement respecté. Il se trouvait en visite pour quelques jours chez les parents de la jeune fille, et il avait été frappé de sa vie incolore. Agée de presque trente ans, elle n'était pas encore mariée et ne semblait pas devoir l'être de sitôt. Elle se laissait vivre, lasse de tout le luxe dans lequel elle était élevée, et les jours tissés d'or, — sans qu'elle s'en doutât, hélas ! — s'écoulaient pour elle mornes et inoccupés.

— Il n'y a personne, dit le philanthrope en se penchant en avant, qui ne soit bon à rien. Assurément, il peut exister des gens qui n'ont jamais su trouver à quoi ils étaient bons, mais ils sont rares ; ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a dans la création aucun être qui soit absolument inutile.

— Même les serpents ? demanda la comtesse.

— Même les serpents, répondit le digne homme, qui tenait à sa théorie, bien qu'il eût peu de confiance dans ses connaissances zoologiques.

— Et à quoi servent-ils ?

— Les serpents sont.... sont.... chère mademoiselle.... ils mangent une quantité d'autres animaux nuisibles....

— A quoi servent ceux-ci ? interrompit la comtesse.

Mais il fit semblant de ne pas l'entendre.

— Et, continua-t-il, on fait beaucoup de jolis objets avec leur peau, des porte-monnaie, des carnets de poche....

— Ah ! oui, dit la jeune fille avec un soudain élan, certaines créatures, en effet, ne sont bonnes qu'à mourir !

Ses yeux bleu pâle, qui erraient à travers le parc, se remplirent de larmes. Il se figura qu'elle était sentimentale ; il était loin de se douter de la profonde tristesse que recélaient ses paroles. Une forte somme lui avait été léguée par une tante, quelques années auparavant, sous curatelle, et elle savait que son père avait besoin de cet argent.

— Notre devoir est de vivre pour la gloire de Dieu, répliqua le philanthrope avec une légère impatience.

— Mais que puis-je faire ? Je ne suis bonne à rien.

Il n'avait jamais entendu parler de lady Clara Vere de Vere, mais il demanda à l'ennuyeuse jeune personne s'il n'y avait pas des pauvres dans son voisinage.

— Des pauvres ? Certes, il y en a. Mais la femme du pasteur s'occupe d'eux et signale à maman tous les cas graves. Je n'oserais jamais parler à des pauvres.

— Alors vous y avez réfléchi ? Vous sentez qu'il y a là un devoir ?

— Comme tout le monde, n'est-ce pas ?... C'est dans l'air.

— Plût au ciel !

— Oh ! je ne dis pas de faire du bien, mais de sentir qu'on devrait en faire.

— Cependant, si l'on discerne son devoir....

— Oui, tout en se sachant parfaitement incapable de l'accomplir.

— Gratte-moi la tête, dit le perroquet.

Car il y avait un perroquet dans la chambre, et le philanthrope s'en serait bien passé. La veille, dans le salon, où quel-

que gamin espiègle l'avait introduit, il lui avait, au milieu de la conversation, coupé une fort éloquente tirade par un : « Quelle blague ! » lancé avec cet accent de conviction que savent prendre les perroquets.

La jeune comtesse éclata de rire et, se levant, obéit à l'ordre de son favori.

— Quand je mourrai, dit-elle, on mettra sur ma tombe, — mon cousin Frank me l'a promis : — *Ci-gît quelqu'un qui n'a jamais refusé de gratter la tête de son perroquet.*

Le philanthrope sourit et la menaça du doigt.

— Admettez du moins que cela prouve un bon caractère. Pieter est la seule créature qui ne m'intimide pas, la seule créature que je sais n'être pas plus intelligente que moi.

— Et vous m'avez répété souvent que vous le considérez comme *très* intelligent.

— Son intelligence est du même genre que la mienne ; c'est ce qui me permet de comparer. Il n'a pas d'initiative, mais il sait faire ce qu'on lui dit.

— Eh bien, nous avons rencontré hier sur les dunes, quand nous nous promenions, un garçon de bonne apparence, âgé d'environ quinze ans. Il avait une drôle de frimousse, assez jolie ; votre mère m'a dit qu'il était simple.

— Oui, c'est même son nom.

— Son nom ? Pauvre enfant ! Eh bien, chère mademoiselle, faites ce qu'on vous dit. Votre mère m'a raconté que personne ne s'était jamais occupé de lui. Ses propres parents l'ignorent ou le maltraitent ; le maître d'école dit : « Je n'ai pas de temps à perdre avec des imbéciles ; » le pasteur dit de son côté : « Je n'ai pas de temps à perdre avec des irresponsables. » Mes renseignements sont-ils exacts ?

— Sans doute ; vous les tenez de ma mère.

— Il y a là une occasion. Vous, vous avez du temps.

— Pour les imbéciles ? Il en faut !

Il la regarda d'un air perplexe, car il était aussi humble que fin et débonnaire.

— Sûrement vous pourriez aller parler à ce garçon, dit-il, et contribuer à le rendre un peu plus heureux, plus sage et meilleur qu'il n'est.

— Moi? Me prenez-vous pour une magicienne?

— Qu'entendez-vous par là?

— Je pourrais lui faire un court plaisir en lui donnant un sou, pour le rendre d'autant plus malheureux après, si sa mère le lui prenait. Mais plus sage, meilleur? L'aveugle guide-t-il un aveugle?

Il resta un moment sans répondre, le regard fixe; puis il dit lentement:

— Oui, celui qui peut ouvrir les yeux doit guider celui qui les a fermés. Chère mademoiselle, je n'ai pas l'intention de vous faire un sermon, mais au moins, si vous ne voyez rien d'autre, enseignez-lui la seule chose à laquelle vous vous déclarez apte. Apprenez-lui à faire ce qu'on lui dit: cela peut lui être fort utile dans son état d'esprit. Sa mère, que nous avons été voir, s'est plainte de son extrême indocilité. Il y a là une mission pour vous.

— Mais....

— Je commence à croire que vous vous faites des illusions sur votre seule aptitude.

Elle se mit à rire:

— Vous me tenz. Il me faut ou obéir ou prouver que je me suis trompée sur mon propre compte. J'obéis, mais c'est vous qui êtes responsable des conséquences.

— Soit. Plût à Dieu que je pusse endosser d'un cœur aussi léger les conséquences de tout ce que je dis ou que je fais!

Elle sortit de la chambre en riant, et, de la fenêtre, il la vit traverser la cour.

— Quelle blague! Gratte-moi la tête, dit le perroquet.

Le philanthrope se tourna brusquement et marcha droit au volatile.

— Je crois que tu as tort, fit-il en le grattant. Tout n'est pas de la blague. Tu vois, j'ai consacré toute ma vie à essayer de

faire quelque bien ; mais il est évident qu'on ne peut être sûr de rien...

A ce moment la vieille comtesse entra, — elle n'était pas précisément vieille, mais encore dans la force de l'âge et très bien conservée.

— Ah ! dit-elle avec un sourire, vous avez pardonné à Pieter ?

— Je suis en train de me préparer une épitaphe, répondit-il gravement.

— Je vois : vous avez eu une conversation avec Hilda. C'est vraiment une bonne fille, beaucoup plus intelligente et bonne que vous ne pourriez le croire....

— Vous me trouvez donc bien peu perspicace ? s'écria-t-il.

— Non, mais elle a été élevée dans des idées toutes différentes des vôtres. Son père ne cesse de lui répéter que les paysans ne sont bons qu'à chasser.

— A chasser ?

— Pas comme gibier, je pense.... vous me comprenez bien.

— En attendant, Hilda est allée faire bonne connaissance avec Simplet.

La comtesse s'assit.

— La grande difficulté, dit-elle en soupirant, avec un être tel que celui-là, c'est de lui trouver une occupation. S'il gagnait, ne fût-ce que quelques sous, je crois que sa mère arriverait à le prendre en affection. Aimez-vous les crevettes ?

— Beaucoup. J'aime tout ce qui est bon ; mais quel rapport ont-elles avec notre innocent ?

— Aucun. Seulement, je voulais connaître votre goût ; un homme est venu en offrir à la cuisine, et cela n'arrive pas souvent : il est si rare qu'on puisse avoir du poisson frais au bord de la mer ! Nous aurons donc une omelette aux crevettes pour le déjeuner.

— Je croyais que tous les gens d'ici étaient pêcheurs ?

— Sans doute, mais ils ont des contrats avec de grosses maisons, et tout ce qu'ils pêchent part pour la ville.

— Eh bien, voilà un commencement pour notre protégé :

on pourra sûrement lui apprendre à pêcher quelques crevettes ; c'est un ouvrage pour vieillards et enfants.

— Quelle bonne idée ! J'en parlerai à sa mère.

— Je vais faire un tour du côté de la mer avant déjeuner ; si je rencontre M^{lle} Hilda, je lui ferai part de notre trouvaille.

— Bénie soit l'omelette ! dit la comtesse en riant.

Pendant ce temps Hilda se promenait lentement sur la plage. Elle jouissait de l'éclat du soleil, elle admirait la vaste nappe d'eau qui s'étendait à perte de vue, mais elle ne fut que médiocrement satisfaite d'apercevoir de loin Simplet. Elle était de ces personnes qui reculent instinctivement devant le moindre ennui et avait toujours évité le pauvre innocent, comme d'ailleurs tout le monde l'évitait.

« C'est promis, se dit-elle, montrons que nous savons tenir parole. » Il faut dire qu'elle aimait beaucoup leur hôte anglais, un vieil ami de sa mère ; le comte, lui, estimait « qu'il ne faisait pas positivement de mal. »

Simplet était assis sur une dune à peu de distance du village, car sa mère, ce matin-là, lui avait dit de « ficher le camp, » et il se sentait relativement en sécurité. Il vit la jeune comtesse approcher, mais ne bougea pas, étant à cent lieues de supposer que ce fût à lui qu'elle en voulait. Elle ne rentrait pas dans sa conception du genre humain, qui pour lui comptait tout au plus une demi-douzaine de représentants. Il porta cependant la main à son chapeau, comme faisaient les autres gens quand elle passait.

— Bonjour, dit Hilda.

Et non moins émue que lui, elle s'assit à ses côtés.

Il n'osa pas répondre.

— Quelle belle matinée ! continua-t-elle.

Et Simplet trouva cette remarque des plus cocasses.

La comtesse se creusait la tête.

— Quel est ton amusement préféré ? finit-elle par lui demander, se souvenant des règles de conversation qu'on lui avait apprises.

— Non, répondit-il, voulant dire par là qu'il n'en avait point, ou qu'il ne comprenait pas, ou qu'il n'en savait rien. Et vous ?

— La philanthropie, dit-elle sans hésiter. Si tu avais un petit bateau, tu pourrais le faire naviguer sur la mer.

— Jean est sur la mer, moi je ne peux pas.

— Qui est Jean ?

— Jean de Jean, le fils de tante Marie. Il est plus petit que moi.

— Aimes-tu Jean ?

— Non, il me donne des coups. Mais je suis plus fort que lui.

— Et pourquoi ne les lui rends-tu pas ? demanda Hilda curieuse, ne pensant plus guère à sa mission.

— Parce que je suis plus fort que lui. Ça ne serait pas chic.

— Ah ! vraiment ? — Elle resta un instant pensive. — Mais les autres garçons ne parlent pas ainsi.

— Mère dit que je ne suis pas comme les autres garçons. Je suis simple.

— C'est vrai, dit Hilda pensant à haute voix. Si tu n'étais pas simple, tu ne battrais que ceux qui sont plus faibles que toi.

— Je veux me rappeler ça, dit Simplet.

Alors elle se rendit compte qu'elle embrouillait les choses.

— Mon cher garçon, expliqua-t-elle, tu ne dois pas attacher trop d'importance à ce que je dis. Tu ne comprends pas.

Simplet se leva.

— Je m'en vais, dit-il.

— Où ?

Il montra la dune voisine.

— J'irai avec toi.

Il se rassit :

— C'est pour ça que je voulais m'en aller.

Hilda rougit violemment.

— Mais, protesta-t-elle, je.... je veux faire quelque chose

pour toi. Que pourrais-je faire ? Je.... je suis la comtesse Hilda, tu sais. N'y a-t-il rien qui puisse te faire plaisir ?

— Non, dit-il.... Si, grattez-moi le dos.

Elle se rebiffa.

— Tu peux le faire toi-même, dit-elle.

— Non, je ne peux pas, reprit-il avec obstination. Je ne peux pas y arriver.

— Tout le monde peut. Essaie.

De nouveau il fit mine de s'éclipser. Alors l'image de l'ami anglais surgit devant les yeux de Hilda. Il lui semblait voir son sourire.

— Assieds-toi, reprit-elle avec l'énergie du désespoir. Je te froterai le dos si tu veux écouter ce que j'ai à te dire.

Et elle se mit à lui passer sa main gantée en long et en large sur le dos, tout en lui faisant une petite homélie pour l'engager à être gentil, bon et aimable. Il n'en comprit pas trois mots. Mais quand elle cessait un moment.... de froter, non de parler, il lui disait : « Continuez. »

— Si vous étiez ma mère, seriez-vous bonne pour moi ? s'écria-t-il soudain, comme frappé d'une inspiration.

Si elle avait dit non, que serait-il advenu de son homélie ? Elle lui dit donc oui.

— Vous ne me battriez pas ?

— N...non, répondit-elle un peu mal à son aise.

— J'aimerais venir vivre avec vous.

Elle resta silencieuse en face de cette suggestion.

— Mais ta mère ne te bat pas quand tu es gentil ? hasarda-t-elle timidement. C'est pourquoi, comme je te le disais, tu devrais toujours être gentil et obéissant.

— Elle me bat parce que je ne suis pas intelligent, rétorqua-t-il d'un air revêche. Et vous, êtes-vous intelligente ?

— Non, dit-elle avec conviction. Mais, naturellement, je sais beaucoup plus de choses que toi.

— Vous croyez ? fit-il incrédule. Je sais beaucoup de choses que personne ne connaît. Je les ai apprises tout seul.

— Et quelle sorte de choses ?

— Sur la mer, et sur les oiseaux, et sur les choses qui rampent. Elles viennent et me parlent. Mère ne connaît rien de tout ça. Elle dit que la mer est la mer, et voilà tout. Et elle veut m'apprendre un tas de choses que je ne peux pas faire. Et ils disent que je suis stupide.

— Pauvre garçon ! s'écria Hilda avec des larmes dans les yeux.

Il leva vivement la tête et les vit, et dès ce moment son expression fut toute changée.

— Tu dois essayer de faire ce qu'elle te dit, reprit la comtesse. Les gens comme toi et moi, qui ne peuvent pas grand' chose par eux-mêmes, n'ont rien de mieux à faire qu'à laisser les autres penser pour eux.

— Je ne comprends pas, dit Simplet en fronçant les sourcils.

— Si tu ne sais pas que faire, fais exactement ce qu'on te dit. Comprends-tu maintenant ?

— Peut-être.

— Tu seras beaucoup plus heureux. Tu sais que tu ne *peux* pas penser par toi-même, S....

Elle n'acheva pas le mot.

— Voulez-vous dire que je dois faire tout ce qu'elle me commande ?

— Oui.

— Heu ! Personne ne m'a jamais parlé comme vous. J'aime bien vous entendre. J'essaierai peut-être.

— C'est cela ! Viens, nous allons rentrer ensemble.

Elle se leva, et ils se mirent en marche. Il ramassa quelques coquillages et les lui donna ; c'étaient des coquillages communs, comme on en trouve à chaque pas, et que seuls un enfant ou un fou peuvent avoir du plaisir à conserver.

— Adieu, lui dit Hilda lorsqu'ils furent près du village.

— Pourquoi ne m'appellez-vous pas par mon nom ? demanda-t-il sans lui répondre.

— Parce que je ne le connais pas, dit-elle embarrassée.

— Quoi? c'est Simplet. Vous savez bien, c'est Simplet.
Elle rougit de nouveau.

— Adieu, Simplet, répéta-t-elle en lui tendant la main, qu'il serra gauchement.

— Souviens-toi, reprit Hilda, et si tu n'as pas envie de faire ce que ta mère te dit, demande à Dieu de t'en donner l'envie.

— Peut-être.

Et il était déjà loin quand parut le gentleman anglais.

— Je vous cherchais, dit celui-ci. J'ai pensé à quelque chose pour ce pauvre garçon. Il faut qu'il apprenne à pêcher des crevettes, c'est très facile. Allons en parler à sa mère.

Ils y allèrent, et la femme fut enchantée à l'idée que son fils pourrait gagner quelques sous. Simplet aussi fut enchanté, cela se conçoit, car tout ce qu'il désirait, c'était d'être le plus possible auprès de sa mer bien-aimée.

* * *

Un soir, une heure avant le coucher du soleil, les deux cousins se mirent en route. Ils avaient passé tout l'après-midi, pour apprendre, avec un vieux pêcheur de crevettes qui vivait à côté de chez eux, et si Simplet n'était pas encore bien sûr de lui, Jean avait tout de suite saisi le truc, qui est d'ailleurs fort simple. Ayant emprunté un filet et les vêtements en toile cirée du vieux, Simplet partait donc, assez drôlement accoutré, pour sa première pêche.

— Surtout, pas d'imprudences, lui avait recommandé sa mère. Fais ce que Jean te dira, tu entends?

— Oui.

— Je dois sortir avec mon père cette nuit, dit Jean d'un air important.

— Tu as tout le temps d'aller d'abord avec Simplet. Je te donnerai un sou sur le produit de la pêche, lui répondit sa tante.

Ils suivirent la plage jusqu'à un endroit où ils ne risquaient

pas d'être dérangés, et Simplet entra dans l'eau, poussant triomphalement le filet devant lui. Jamais il n'avait été aussi heureux.

Jean, resté sur le rivage, lui donnait des conseils d'un ton de supériorité. Simplet poussait consciencieusement son filet dans l'eau grise, tandis que le soleil descendait à l'horizon; mais il n'attrapait rien.

Au bout d'un moment, l'intérêt commença à diminuer.

— Ecoute, cria Jean, je vais vite chercher quelque chose à la maison. Reste ici jusqu'à ce que je revienne. Compris?

— Dans l'eau? répliqua Simplet. Je ne sais pas.

— Fais comme je te dis; je ne reste qu'une minute. Ta mère ne t'a-t-elle pas ordonné de faire exactement ce que je dirais? Si tu rechignes, je le lui raconterai, et elle te lavera la tête.

— Ça m'est bien égal, dit Simplet.

— Tout ce que tu as à faire, c'est de rester ici et d'attraper des crevettes, reprit Jean, qui tenait à ne pas perdre son sou.

— Comment dois-je faire pour en prendre? Je voudrais bien savoir.

— Va plus en avant, imbécile! cria Jean en s'éloignant.

Dès qu'il fut rentré, son père, qui le guettait, l'envoya, malgré ses objections, chercher une espèce particulière de gin à un mille de là.

Cependant Simplet continuait à pousser son filet sans rien attraper.

Vint à passer un homme qui se rendait au cabaret du village. Il savait que le garçon était simple, et en ce monde à quoi serviraient les simples si ce n'est à s'amuser?

— Que fais-tu ici? lui demanda-t-il.

— Je pêche des crevettes.

— Combien en as-tu déjà pris?

— Point.

L'homme se mit à rire.

— Tu ne sais pas t'y prendre, dit-il, — et une idée lui traversa l'esprit, — tu ne sais pas ce qu'il faut dire.

— Dire?

— Mais bien sûr. Les crevettes ne viendront que si tu les appelles. Tous les pêcheurs le savent. Il te faut chanter, de manière à ce qu'elles t'entendent :

Crevettes, venez, venez au festin,
Et que Dieu pourvoie à tous mes besoins !

— Le vieux Kobus ne m'a pas parlé de ça.

— Alors le vieux Kobus est un fou.

— Mais il n'y a rien à manger dans le filet.

— Ça ne fait rien ; sais-tu la chanson ?

— Non.

L'homme dut la répéter plusieurs fois jusqu'à ce que Simplet déclarât la savoir. Puis, riant de son tour, il disparut dans le crépuscule.

Simplet se remit à l'ouvrage en chantant ce qu'il se rappelait :

Crevettes.... crevettes.... à tous mes besoins !

Il faisait toujours plus sombre, et l'eau était très froide. Bientôt, épuisé de fatigue, il tourna son filet du côté de la plage.

Tout à coup les paroles de la comtesse Hilda lui revinrent à la mémoire. C'étaient les seuls témoignages de bonté qu'il eût jamais reçus d'une bouche étrangère. Il doit toujours obéir à sa mère, et sa mère, — ou du moins Jean en son nom — lui a ordonné de rester. Il doit obéir à Jean. Il rentra donc dans l'eau glacée, bien à contre-cœur, mais de nouveau il pensa aux paroles de la comtesse et dit : « Dieu, fais que j'en aie envie ! » Les étoiles s'allumaient au ciel. La grève n'était plus qu'une longue ligne noire. Déjà de petites vagues commençaient à s'élever, annonçant l'approche de la marée. Il poussait machinalement son filet devant lui, les lourds habits de toile cirée se collant à ses membres. Et il chantait, d'une voix lasse, entrecoupée :

Crevettes.... crevettes.... mes besoins !

Au château, dans la salle à manger brillamment éclairée, ce n'étaient que rires et gaieté. La jeune comtesse, les yeux étincelants, disait en souriant au grave philanthrope :

— Je vous suis si reconnaissante ! Vous avez fait une bonne œuvre aujourd'hui. Je me sens tout heureuse quand je pense à ce pauvre garçon ; au fond, vous aviez raison : il n'y a personne qui ne soit bon à rien.

Dans l'eau qui montait, toujours plus froide, dans le noir de la nuit que perçaient quelques rares étoiles, mais si haut, si haut, Simplet continuait à pousser son filet vide et à chanter son couplet idiot. Tantôt, accablé de lassitude, il le fredonnait tout bas ; tantôt, lorsqu'il pensait à la comtesse, il donnait toute sa voix, reprenant de l'espoir. Il était content de faire ce qu'elle avait désiré. Maintenant l'eau l'entourait de toute part ; il faisait froid, il faisait noir, c'était lugubre. Simplet, transi jusqu'aux os, ne songeait, dans son innocence, ni à fuir le danger, ni à comprendre. Il ne voyait qu'une chose : faire ce qu'on lui avait dit et attendre le retour de Jean.

L'eau arrivait à sa gorge ; il cessa de marcher et chantait encore :

Crevettes.... crevettes.... à tous mes besoins !

lorsqu'une grande vague s'abattit sur lui. Puis tout rentra dans le calme et dans le silence.

MAARTEN MAARTENS.



CHRONIQUE PARISIENNE

Philosophie d'une affiche. — Toujours la délation. — Sauvons Jeanne d'Arc! — La transformation de l'Ecole normale. — Une résurrection inattendue. — A la *Coopération des idées*; épilogue de l'affaire. — Livres.

On voit en ce moment sur les murs de Paris une grande affiche qui sert de réclame à une « académie de billard, » et où sont représentés des personnages connus. M. Millerand, député de la Seine, courbé comme un fauve à l'affût, vise la bille de son adversaire qui, sous les traits de M. Combes, attend impassible le résultat du carambolage, tandis que M. Loubet, perché sur un escabeau, marque les points d'un air affable.

Cette affiche est l'image de l'assaut que l'opposition républicaine ne se lasse pas de livrer au gouvernement depuis plusieurs mois. Les gens qui passent en devinent la signification sans qu'il soit besoin d'une légende. C'est un petit jeu innocent entre républicains, un match en famille, mais où l'un des joueurs n'ose avouer ses secrets desseins. Je préfère l'opposition réactionnaire, qui lutte pour des idées, non pour des personnes; la noirceur cynique des moyens qu'elle emploie n'altère pas du moins la franchise de son attitude.

Elle a continué à énerver l'opinion publique en publiant le « dossier de la délation. » Cela, sans doute, a beaucoup gêné les militaires ou les civils qui avaient donné des renseignements sur les officiers, mais ceux-ci à leur tour n'ont pas été flattés de voir leurs noms s'étaler au grand jour de la presse, accompagnés d'épithètes de ce genre : *alcoolique*, ou *brutal envers les inférieurs*. Il s'en faut d'ailleurs de beaucoup que

tous ces renseignements aient constitué des délations. Un grand nombre de ceux qui les avaient donnés ne se doutaient pas qu'ils prendraient le chemin du ministère de la guerre, et l'on m'a cité le cas d'un médecin de province, franc-maçon, lequel s'était contenté de répondre aux questions à lui posées par le président de sa loge locale, au sujet des garanties offertes par de nombreux officiers qui demandaient à entrer dans la franc-maçonnerie. Et maintenant, à sa grande surprise, le voilà transformé en délateur.

Le mal qui nous ronge ne manque pas une occasion de se manifester. Pendant plusieurs jours, des groupes de lycéens se sont réunis dans la rue pour crier : *Vive Jeanne d'Arc!* parce qu'un professeur du lycée Condorcet avait eu le tort, aux yeux de la presse nationaliste, d'opposer, en classe, à la légende de cette héroïne, telle que l'enseigne l'église, les données de l'histoire. Une enquête fut ouverte auprès des élèves, qui dirent ce qu'ils voulurent, car leur maître n'assistait pas à leurs témoignages. Son déplacement s'ensuivit et il n'eut d'autre recours que d'envoyer aux journaux une lettre où il protestait contre la campagne dont il avait été l'objet.

Les manifestations des lycéens n'ont pas suffi aux nationalistes ; ils ont organisé un meeting où ils ont fêté le professeur qui avait eu l'audace de toucher à la mémoire de Jeanne d'Arc. Un commis de librairie m'a tenu un propos qui révèle une certaine confusion d'idées chez quelques-uns de ces nouveaux croisés. Il prétendait que si le livre de M. Anatole France sur Jeanne d'Arc n'avait pas paru ce mois-ci, c'était sans doute à cause des derniers événements.

— Comment donc ? mais raison de plus !...

— Pardon, monsieur, supposé qu'il serait, des fois, contre Jeanne d'Arc....

J'ai deviné au ton de mon interlocuteur que sa supposition était une certitude, et que lui-même était *pour* Jeanne d'Arc ; je soupçonnais vaguement en quoi cela consistait. M. Anatole France était contre Jeanne d'Arc, parce qu'on ne peut être à la fois pour Dreyfus et pour Jeanne d'Arc. Triste men-

talité de ces pauvres cervelles, comme il s'en rencontre tant, que l'éloquence des faits n'a point éclairées, et qu'une crédulité incurable, jointe à l'action répétée de la mauvaise presse, portent à voir des malfaiteurs et des misérables chez les hommes qui font le plus d'honneur à notre pays, à sa littérature et à toute la race humaine! Mais ce sont là des cas désespérés. Ce qui importerait, c'est qu'un professeur qui étudie devant ses élèves la vie de Jeanne d'Arc fût libre de faire son métier de professeur d'histoire. On a reproché à celui dont j'ai parlé d'avoir manqué de tact, mais ce prétendu manque de tact n'est-il point imputable à la vérité elle-même?

Si toutefois un professeur cherchait là-dessus une règle de conduite, il la trouverait dans ces paroles où un éminent universitaire a récemment défini la tâche de l'éducateur : « L'éducateur doit savoir que notre pays est en tumulte.... que du passé, qui est une suite de légitimités successives, des intérêts survivent, mais aussi de sincères sentiments, et qu'enfin des âmes souffrent des déplacements de l'idéal. Il ne fait souffrir personne. Il enseigne ce qu'il croit être la vérité, mais sans polémiques inutiles. Il sait bien que la vérité, la réalité, la chose qui est, ont en elles une puissance invincible et que rien ne prévaudra contre la démocratie et l'absolue liberté de penser. » Voilà qui est réconfortant et nous élève dans une région pure, bien au-dessus de l'air malsain où s'agitent nos querelles. J'emprunte ces belles paroles au discours qu'a prononcé M. Ernest Lavisse, le nouveau directeur de l'École normale, en prenant possession de son poste.

— Cette maison illustre a fait l'an dernier l'objet d'un décret qui vient de recevoir sa réalisation. Autonome depuis son origine, dépendant uniquement du ministre, on l'a incorporée dans l'université de Paris. Son personnel enseignant a été fusionné avec celui de cette université; les normaliens suivent maintenant les cours de la faculté des lettres ou de celle des sciences, où ils sont inscrits comme étudiants et acquièrent les notions théoriques indispensables à leur carrière future. Ils n'iront à l'École normale que pour y recevoir la préparation

pédagogique, sous la direction de professeurs de l'université désignés à tour de rôle. D'obligatoire, l'internat de cette école devient facultatif. Enfin, selon les termes du décret, « l'entrée à l'école sera plus largement ouverte, » afin d'en assurer le bénéfice à presque tous les aspirants professeurs.

Cette réforme a fait lever les bras au ciel à quelques anciens normaliens, et à quelques jeunes aussi : « C'est la fin, s'écriaient-ils, de l'École normale ! Il est sacrilège de toucher à une maison qui a produit tant d'hommes illustres dans les lettres comme dans les sciences, et qui jouissait d'une réputation si méritée de haute culture et de distinction intellectuelle ! » En réalité, on rendait l'école à sa première destination, celle que la Convention lui avait assignée en prescrivant qu'on y appelât, « de toutes les parties de la république, des citoyens déjà instruits pour y apprendre, sous les professeurs les plus habiles, l'*art d'enseigner*. » Ajoutez à cela que, bien loin d'être mortelle à l'École normale, la récente mesure était peut-être indispensable à son salut. Elle a longtemps bénéficié de l'insuffisance et du mauvais outillage de l'université de Paris, qui était un corps sans vie, et dont les cours s'adressaient au grand public plus qu'aux étudiants ; mais, quand on s'est enfin occupé de ceux-ci, en organisant la préparation méthodique aux grades, l'université est entrée dans une voie très prospère, et l'École normale a fait avec elle double emploi.

Comme on se demandait si l'école, dans ces conditions, pourrait continuer à vivre, on s'avisa qu'elle jouerait à merveille le rôle du « séminaire pédagogique » dont le besoin se faisait sentir, et qu'elle aurait toujours dû être. Il semble que Renan ait eu, l'un des premiers, l'idée de cette transformation, ainsi qu'en témoigne une lettre adressée par lui, en 1875, au directeur du *Journal des Débats* et publiée dans ses *Mélanges de littérature et de voyages*. Il y parle de difficultés à résoudre « par ce principe que l'université enseigne tout l'ensemble de la science théorique, laissant aux écoles d'application, aux séminaires de toute sorte (Polytechnique, École normale) le soin de former des sujets en vue d'une certaine pratique. » Je ne

sache pas, et je m'en étonne, qu'une opinion aussi autorisée ait été produite à l'appui de leur thèse par les partisans de la réforme. Peut-être atténuera-t-elle, venant de si haut, les regrets de ceux qui se résignent difficilement à voir leur chère école devenir un externat ouvert à tous les vents, elle qui fut la demeure d'une famille studieuse et recueillie, d'un petit nombre d'initiés qui communiaient dans le doux rayonnement de la beauté intellectuelle. N'est-il pas vrai, monsieur Gaston Boissier ?

— Mais la destinée a bien des caprices. Voilà des choses qui disparaissent ; en voici d'autres qui reviennent et qu'on croyait pourtant bien finies. Entendez-vous ces dialogues émaillés de calembours et mêlés de chansons, ces quiproquos, ces coq-à-l'âne enveloppés d'une musique endiablée et qui garde, malgré son entrain, infiniment de grâce ? Vous l'avez deviné : c'est Offenbach, c'est Meilhac et Halévy, c'est Hervé et Lecocq, c'est l'opérette qui reparait, plus fraîche que jamais, rajeunie par sa longue absence. Le directeur des Variétés, où elle connut autrefois de si beaux triomphes, lui a livré son théâtre pour toute la saison d'hiver. Il a compris qu'il ne fallait pas abuser des revues de fin d'année ; non qu'elles n'obtinssent d'assez beaux succès, mais le public se serait lassé à la longue de ces spectacles chargés d'épisodes disparates où la grossièreté tend à supplanter l'esprit. D'autre part, le succès de certaines reprises lui disait que ce même public ferait fort bon accueil à l'opérette, où les jeux de mots et les calembours sont sans doute un peu vieillots, mais où l'esprit est en général de qualité plus fine.

Il est permis de s'étonner que ce genre, si conforme à notre tempérament, ait subi chez nous une si longue éclipse. Les uns, comme M. Charles Lecocq, auteur du *Petit Duc* et de la *Fille Angot*, font remonter à une quinzaine d'années seulement la décadence de l'opérette. Selon lui, elle doit être attribuée à son succès même ; tout le monde voulut faire des opérettes, et l'on vit paraître sous ce nom une foule de productions qui offraient avec les chefs-d'œuvre une fausse ressem-

blance et les firent sombrer avec elles dans le mépris. Au surplus, les directeurs ne soignaient pas assez la mise en scène; l'orchestre, mal recruté, n'était pas digne du rôle prépondérant que joue la musique dans l'opérette. Le librettiste se réfugia dans le vaudeville ou la comédie, et le musicien dans la grande musique, et les acteurs eux-mêmes ne furent peut-être pas fâchés de voir tomber un genre où il importe d'être aussi bon chanteur que bon comédien. Voilà l'avis de M. Charles Lecocq.

Mais il y a une autre version au sujet de la décadence de l'opérette. Elle serait une victime de la guerre de 1870; on l'aurait accusée d'avoir amolli nos cœurs et contribué ainsi à préparer nos désastres, et elle aurait expié ce crime par l'exil. S'il est vrai que ce reproche lui ait été adressé, il est facile d'en faire justice, car elle assumait précisément, sous son apparence de légèreté, le rôle sévère de railler une société et une cour dont l'insouciance nous a coûté cher.

— L'affaire de la *Coopération des idées* vient d'avoir un épilogue auquel la *Chronique parisienne* ne saurait rester indifférente, non seulement pour compléter ce qu'elle a dit, en juillet et en novembre, au sujet de la scission regrettable qui s'est produite dans cette Université populaire, mais aussi pour revenir sur certaines allégations qu'elle avait empruntées à la rumeur publique et qu'elle croyait fondées. On se souvient que le fondateur de cette université, M. Deherme, voulut cesser tous rapports avec un de ses collaborateurs qu'on lui avait représenté comme une sorte de repris de justice. Or, M. Deherme avait été induit en erreur; c'est ce qui ressort du procès en diffamation qui lui a été intenté et qu'il vient de perdre, en instance comme en appel.

La *Chronique parisienne* avait reproduit les griefs de M. Deherme incidemment, sans nommer personne, et sans la moindre prétention à s'ériger elle-même en accusatrice, et c'est avec plaisir qu'elle constate que des allégations aussi graves ne sauraient être maintenues.

— Voici le moment où les galeries de l'Odéon voient s'éloi-

gner leurs visiteurs habituels, et en arriver d'autres, car leurs étalages disparaissent sous les livres d'étrennes, qui ont pris la place du sérieux in-octavo et du roman à couverture jaune. Mais remuez un peu les nouveaux occupants : vous verrez qu'on les a simplement superposés aux anciens. *Tolle, lege, prends et lis*, comme disait l'évêque d'Hippone.

— *Les malheurs d'une grande dame sous Louis XV*, par Ch. de Coynart (in-12, Hachette). Encore un ouvrage qui atteste quelle mine inépuisable sont nos bibliothèques publiques, pour qui veut y trouver la matière de romans à reconstituer. Parmi les fureteurs qui ont mis à la mode ce genre de livres, lesquels n'ont rien de commun avec le « roman historique » parallèle à l'histoire, car ils sont tirés de l'histoire elle-même, M. de Coynart s'est fait une spécialité des aventures mêlés de sorcellerie, et il nous révèle ainsi des dessous très curieux et très sombres de ce dix-huitième siècle qui fut d'ailleurs si éclairé. Le style de la narration emprunte aux documents mis à profit une couleur du « temps » qui ne nuit pas à la peinture du milieu où se meuvent les personnages.

— *Amour de philosophe*. Bernardin de Saint-Pierre et Félicité Didot, par Jean Ruinat de Gournier (in-12, Hachette). Le titre de ce livre nous invite à l'ouvrir; il annonce des amours, chose toujours neuve en sa banalité, et, qui plus est, les amours d'un écrivain que nous apprîmes de bonne heure à aimer. Hélas ! il ne s'agit pas du tout, comme dit Frimousse dans le *Petit Duc*, d'une idylle dans le goût

De Théocrite et de Virgile.

Bernardin apportait à Félicité ses soixante ans révolus, et son parfait égoïsme, et les dix-huit printemps de Félicité ne voyaient en lui que l'auteur de *Virginie*. La correspondance de celui-ci avec sa fiancée, puis avec sa femme, en dit long sur l'homme. Heureusement qu'il nous reste l'écrivain !

— *Du laboratoire à l'usine*, par Louis Houllé, professeur à l'université de Caen (in-12, Armand Colin). Ouvrage de vulgarisation, mais non dans le sens ordinaire du mot, qui

signifie « vain amusement, passe-temps pour les gens oisifs. » L'auteur y examine successivement plusieurs chapitres de la science moderne, où il expose le rôle des méthodes scientifiques dans leur double rapport avec la synthèse et l'application. Ceux qui liront ce livre y gagneront l'avantage de pouvoir causer avec les spécialistes et de s'intéresser à maint spectacle dont le sens leur était fermé.

— La plus charmante nouveauté de la maison Hachette, en fait de livres d'étrennes, est le petit recueil des leçons professées à l'école du Louvre par M. Salomon Reinach et qu'il publie sous ce titre : *Apollo* (in-12). C'est une histoire générale des arts plastiques, illustrée de 606 reproductions, qui sont empruntées à tous les musées du monde, et dont l'exigüité n'altère pas la netteté. L'intérêt du sujet, la savante concision du texte, les gravures, le cartonnage esthétique, orné de fers spéciaux, tout, dans ce petit livre, le désigne comme destiné à faire beaucoup d'heureux.

La même maison m'envoie, un peu tardivement, ses livres d'étrennes proprement dits.

La grande route du Tchad, par le commandant Lenfant (in-8°). Les journaux ont beaucoup parlé, il y a quelques mois de cette importante mission au centre de l'Afrique, dont il nous ont donné l'esquisse, mais qui nous est ici révélée dans ses détails.

L'atmosphère et les grands phénomènes de la nature, par C. Flammarion (in-4°). Beau volume très instructif, que la jeunesse studieuse lira avec fruit.

Victor Hugo, années d'enfance, par G. Simon (in-8°). M. Simon a très heureusement tiré parti, au profit de ses jeunes lecteurs, des épisodes les plus saillants de cette enfance célèbre.

Un récit de voyages : *Augustin de Beaulieu, sa navigation aux Indes Orientales* (dix-septième siècle); *Les cadets de Gascogne*, par de Gorsse et Jacquin, dont le héros est Cyrano de Bergerac; *Notre aïnte*, par Jules Borius (très bon); *Le sang des Mordrey*, par M^{me} Chéron de la Bruyère (très bon aussi);

Le loup noir, par H. de Charlieu; *La pupille du bonhomme*, par P. Maël; tous ces beaux livres (format in-8°) s'adressent indifféremment aux garçons et aux filles. Les titres, au besoin peuvent guider votre choix.

Dans la Bibliothèque rose illustrée : *Mademoiselle Chou-chou* par G. du Planty; *Fluette*, par M^{me} Chéron de la Bruyère.

Enfin, pour les petits : *Les tribulations de M. Bobèche*, par J. Jacquin et A. Fabre (in-4°), et *J'apprends l'orthographe*, où M^{lle} Brès, qui connaît bien l'enfance, nous montre une excellente manière de l'instruire, tout en l'amusant.

CHRONIQUE ITALIENNE

Les suites de la grève générale. — Les cent millions de Pie X. — Fêtes en l'honneur de la sainte Vierge. — Congrès et expositions marials. — Un « empereur » et quatre « princes. » Autrefois et aujourd'hui. — Les chapitres inédits des *Promessi sposi*. — *Il piu forte* de M. Giacosa. — La saison d'opéra. — Le socialisme et les concerts du Pincio.

La grève générale du mois de septembre dernier a eu pour effet de surexciter les esprits à un degré qu'on ne connaissait plus ici depuis longtemps, et par contre-coup les élections législatives se sont signalées par un réveil du cléricisme. Toutes proportions gardées, on croit revivre à Rome les douloureuses journées de 1848 à Paris. La bourgeoisie constitutionnelle, qui est toujours restée fidèle au programme des grands hommes du *Risorgimento*, en refusant de contracter toute obligation envers le Vatican, a été saisie tout à coup de la terreur du socialisme, et cette fois appelle l'église à son secours. Le Vatican, qui voit sa fille aînée et favorite prête à lui échapper, ne demande pas mieux que de reprendre son autorité sur elle. Sans abroger complètement le *non expedit* qui depuis trente-quatre ans interdit aux catholiques italiens de s'approcher des urnes électorales, Pie X a permis à ses fidèles

de voter surtout dans les circonscriptions où le candidat ministériel risquait d'être battu par un candidat socialiste. Et voici la chambre, libre jusqu'ici de tout parti clérical, obligée désormais de compter avec cet élément nouveau, hostile par essence à l'esprit même de l'Italie nouvelle, et qui verra remettre sur le tapis des questions irritantes résolues à jamais en apparence, comme l'unité de l'Italie, l'intangibilité de Rome, le pouvoir temporel....

La bourgeoisie se flatte de s'être assuré ainsi un paratonnerre contre le socialisme. Ses calculs me semblent faux et son espoir décevant. Rien n'est plus antipathique aux patriotes italiens que l'église et la politique cléricale. J'ai plus d'une fois entendu de jeunes intellectuels italiens, appartenant au parti constitutionnel, déclarer à contre-cœur que « si l'on veut nous pousser à droite, nous mettrons barre à gauche. » Je crois que la bourgeoisie, en se rapprochant des cléricaux, travaille au profit du socialisme, à qui elle fournira de nouvelles recrues.

— La séparation de l'église et de l'état devant selon toutes probabilités se produire prochainement en France, le Vatican se préoccupe déjà de trouver ailleurs les ressources monétaires indispensables à l'entretien du clergé français. Dans ce sens la *Civiltà cattolica* lance un ballon d'essai en feignant de croire que Pie X a l'intention d'accepter les lois de garantie de 1870 et de réclamer au fisc italien le paiement d'une centaine de millions de lires, qu'il s'est engagé à verser au Vatican. Les organes de la presse libérale qui n'ont pas renoncé aux aspirations de Cavour et de Victor-Emmanuel II se sont préoccupés de cette question, et ont demandé l'avis des premiers jurisconsultes d'Italie. Il paraît que le Vatican s'abuse et qu'il n'a droit qu'à quinze millions de lires, car la rente de trois millions que le gouvernement italien s'est engagé à verser n'est réservée au pape que pour une durée de cinq ans, et ensuite elle retourne au trésor.

Cette consultation n'est nullement du goût des nouveaux amis du Vatican, et *Il Regno*, l'organe du parti constitutionnel, s'écrie : « Soyez tranquilles, braves gens, aucun tribu-

nal italien n'adjugera au pape les cent millions auxquels il a droit. Notre bourgeoisie préfère donner cet argent aux syndicats ouvriers, qui la dévoreront, plutôt qu'au Vatican, qui la sauverait. » Ce langage accuse nettement le changement qui vient de se produire dans les tendances de la bourgeoisie conservatrice.

— Pourtant ni le gouvernement, ni le Vatican n'ont voulu se risquer à dérouler une procession sur la place d'Espagne, où Pie IX a fait élever en 1854 une colonne commémorative de la proclamation du dogme de l'Immaculée conception. Le Vatican et les catholiques romains se sont contentés d'illuminer les coupoles, les façades des églises et les maisons particulières des fervents. En outre, les fêtes mariales ont donné lieu à un congrès international en l'honneur de l'Immaculée et à une exposition mariale au musée de Saint-Jean-de-Latran.

Le congrès, bien qu'on l'ait annoncé comme mondial, est beaucoup moins nombreux que ne l'a été celui de la libre pensée. Tandis que ce dernier comptait cinq mille congressistes, le congrès en l'honneur de la sainte Vierge, d'après les calculs officiels, n'a réuni que trois mille membres. Il est à noter qu'on ne peut signaler dans ce nombre aucune célébrité théologique. Les congressistes, pour la plupart, sont des dames et des jeunes filles françaises, et surtout des prêtres venus de tous pays. J'ai assisté à plusieurs séances du congrès, j'ai lu attentivement le bulletin officiel, et je comprends le mépris avec lequel parlent de ces fêtes des catholiques et certains prêtres qui, comme l'abbé Loisy, ont une tout autre conception de la religion chrétienne.

Un orateur du congrès, le conseiller municipal de Rome M. Carlo Santucci, dans son discours sur l'Immaculée et les erreurs modernes, s'est attaché à démontrer que toutes les connaissances humaines se résument dans le dogme de la conception immaculée, y compris le collectivisme! « Mais, ajouta l'orateur, bien que ce dogme consacre l'idée essentielle du collectivisme, celle de l'unité de la famille humaine, unité qui

dans la révélation va jusqu'à la communauté des biens et des maux supranaturels, cette idée reçoit dans le dogme une définition qui anéantit pour toujours les erreurs multiples que les socialistes tirent de cette conception, qu'ils se plaisent à exagérer pour en faire les applications les plus absurdes. »

Un autre orateur, le R. P. Kotmann, « se réjouit de pouvoir représenter au congrès marial la nation allemande, qui a toujours professé une vénération profonde pour l'auguste *Impératrice* du ciel, la Vierge Immaculée! » Que penserait Luther de cette impératrice ?

Quant aux orateurs français, ils ont surtout célébré les mérites de l'Immaculée dans les miracles de Lourdes, et à ce propos, ils nous ont donné une statistique qui mérite d'être méditée : de 1867 à 1903 il y a eu 4271 pèlerinages, comprenant 3 817 000 pèlerins. Dans les sept dernières années, 1637 trains ont déversé à Lourdes 1 074 000 pèlerins. Tous les pays ont fourni leurs contingents, mais je remarque avec satisfaction que la Suisse ne figure pas dans l'énumération. M. Schœffer a même compté que de 1867 à septembre 1904, il est arrivé à Lourdes 1643 prélats, parmi lesquels 277 archevêques, 10 primats, 27 patriarches et 63 cardinaux.

« Et quelle est l'origine de ce mouvement immense ? s'écrie l'orateur : la parole d'une pauvre enfant, d'une montagnarde des Pyrénées, qui ne savait ni lire ni écrire et qui ne connaissait même pas le dialecte de son pays. » L'orateur donne aussi la statistique des guérisons ; il avoue qu'officiellement on n'en a constaté que 2600, mais qu'en réalité les grâces extraordinaires dépassent le chiffre de 5000. En vérité, sur trois millions de pèlerins, c'est un peu maigre. Cela n'empêche pas les papes d'avoir une prédilection spéciale pour Lourdes, et même Léon XIII a fait élever dans les jardins pontificaux la grotte de Lourdes, qu'il appelait « le coin de France. »

Dans sa dernière séance à l'église des Saints-Apôtres, le congrès, aux applaudissements unanimes de tous les assistants, à émis le vœu suivant : « Considérant que la Vierge Immaculée est la reine puissante dont la protection n'a jamais manqué aux

heures douloureuses de l'histoire de la chrétienté, le congrès marial de Rome recommande vivement aux fidèles de la Vierge de lui adresser des prières instantes, afin qu'elle hâte le jour du triomphe de la pleine indépendance et de la liberté de l'église et du pontife de Rome. »

— J'ai encore visité l'exposition mariale, dont les journaux catholiques chantaient merveille, et j'en suis revenu très déçu.

On n'y voit que des photographies d'églises et de chapelles élevées à l'honneur de la Vierge, et même des fleurs artificielles en plumes d'oiseaux, fabriquées par des religieuses du Brésil pour orner les autels. Quelques sarcophages datant du deuxième ou quatrième siècle et qui portent une image de femme sculptée ayant un jeune garçon auprès d'elle sont ce que l'exposition offre de plus curieux. Naturellement, les fervents du dogme de l'Immaculée conception y voient les traits de la sainte Vierge et de l'enfant Jésus. J'ai remarqué encore une inscription tombale du deuxième siècle dans laquelle on croit discerner une allusion au culte de Marie. Comment les Marials ne verraient-ils pas partout les signes du règne de Marie, puisqu'ils affirment que le christianisme ne peut se concevoir sans le culte de l'Immaculée?

— J'ai été tout dernièrement témoin d'une cérémonie autrefois imposante et fastueuse et qui aujourd'hui passe presque inaperçue. Jadis la solennité des disputes entre élèves du catéchisme était une des plus caractéristiques de Rome. Le vainqueur, qui recevait le titre d'empereur, entouré de sa cour, composée de quatre princes, les lauréats du second prix, du gonfalonier, du capitaine, tous en costumes somptueux et portant les insignes de leur grade, se rendaient en carrosse de gala au Vatican en parcourant toutes les rues de Rome. Ils étaient reçus par le pape, qui les comblait d'éloges et de dons. Benoît XIV a poussé la libéralité jusqu'à faire cadeau à l'empereur de deux admirables tapisseries, de reliques précieuses et de friandises sous des formes variées, représentant des statues et des vases de fleurs. La paroisse à laquelle ap-

partenait l'empereur donnait en son honneur de grandes fêtes avec illumination et feux d'artifice.

Cette année, l'empereur, le jeune Rodolphe Zinnari, avec ses quatre princes, le capitaine et le gonfalonier, sont allés au Vatican dans leurs vêtements ordinaires, traînés par un humble « sapin. » Le pape leur a dit des paroles bienveillantes, les a exhortés à persévérer dans le bien, les a admis au baise-main, et leur a donné sa bénédiction pour tout présent. Je m'imagine que ces jeunes gens, s'ils en ont connaissance, doivent regretter le bon vieux temps où le titre d'empereur était moins illusoire qu'aujourd'hui.

— Manzoni serait-il satisfait de la nouvelle édition des *Promessi sposi* que vient de publier l'éditeur Hoepli avec l'addition de fragments inédits ? On sait que Gæthe, qui prisait fort le talent de Manzoni, a écrit, dans une de ses lettres à Eckermann, qu'en lisant ce roman le lecteur a envie de raccourcir le récit de la guerre et de la famine d'un bon bout et la description de la peste d'au moins un tiers. Manzoni lui-même avait conscience de sa prolixité et supprima plusieurs passages que M. Sforza vient de retrouver et de rétablir. L'auteur des *Fiancés* comprenait que, tel qu'il le donnait, son roman était trop long pour le lecteur étranger. Lorsqu'il s'agit de le traduire en français, il écrivit : « J'approuve d'avance toutes les coupures que le traducteur jugera utile de faire à mon récit de la peste ; j'ai senti moi-même que c'est trop long, mais chez nous c'est une causerie de famille qui peut avoir son prix. »

En effet, la nouvelle édition est très appréciée, car le culte de Manzoni est toujours en honneur en Italie. Les fragments inédits sont au nombre de quinze et assez longs. Cette nouvelle édition est précédée d'une étude de M. Sforza sur les premiers romans historiques en Italie et les minutes autographes des *Promessi sposi*. La préface de M. Sforza renferme beaucoup de détails curieux ; ainsi, elle nous apprend que Manzoni avait d'abord intitulé son roman *Fermo e Lucia*, mais quand Fermo devint Renzo Tramaglino, il échangea son premier titre contre *Sposi promessi*, qui fut imprimé sur le fron-

tispice et la couverture de l'ouvrage ; mais, pendant qu'on brochait le volume, l'auteur le trouva moins élégant que *Promessi sposi*, qui devint le titre définitif.

— M. Giuseppe Giacosa vient de nous donner une nouvelle pièce, *Il piu forte*, qui se distingue de la plupart de nos drames en ceci : l'amour y joue un rôle très secondaire et l'intérêt se concentre sur les luttes morales du principal personnage. Il est évident que cette nouvelle œuvre a été suggérée à M. Giuseppe Giacosa par *Les affaires sont les affaires*, la pièce de M. Mirbeau qui a fait tant de bruit à Paris l'an dernier. Mais la pièce italienne est plus humaine et plus rapprochée de la vie, bien qu'elle ne manque pas non plus de fantaisie. Le drame se passe en réalité entre Cesare Nalli, un banquier, homme d'affaires puissant, pour qui tout ce que la loi n'atteint pas est licite, et son fils Silvio. Celui-ci a passé presque toute sa jeunesse hors de la maison paternelle, à Londres, à Paris, à Rome. Il est peintre et a obtenu une certaine renommée d'artiste. Il est avant tout idéaliste et n'admet pas qu'il y ait deux honnêtetés.

Après avoir longtemps, grâce à la fortune paternelle, voyagé un peu partout, il retourne chez son père, accompagné de sa jeune femme. Cesare Nalli vient précisément d'entreprendre une opération financière contre un rival, le banquier Lamias, qu'il veut acculer à la banqueroute par des procédés que nous blâmerions tous, mais qui ont cours dans le monde des affaires. Silvio, qui ne se doute point de la façon dont Cesare Nalli a gagné sa fortune, va au cercle et y rencontre le fils de Lamias, qui lui jette à la figure cette apostrophe : « Ton père est un voleur ! »

Un duel s'ensuit. Edoardo Falceri, un parent des Nalli, homme souple, prêt pour toutes les besognes louches, profite de la situation. Cesare Nalli chérit son fils, et l'idée qu'il pourrait être tué dans un duel l'exaspère. En renonçant à perpétrer la perte de son rival en affaires, il sauverait son fils, à qui ses insulteurs feraient amende honorable. Mais la passion d'un bon coup de bourse l'emporte chez lui sur l'amour paternel. Il s'abouche cependant avec Edoardo, à qui il promet

une forte récompense s'il provoque à temps le fils de Lamias en le souffletant, pour l'obliger à se battre avec lui, avant le duel de Silvio. Ce stratagème empêche en effet Silvio d'aller sur le terrain, mais en même temps il lui ouvre les yeux sur la carrière de son père, qu'il ignorait jusque-là. Cesare Nalli, à tous les reproches que lui adresse son fils, répond simplement : « Soit, tu es pur.... mais ta pureté est aussi le fruit de mon argent. Si je ne t'avais pas donné le moyen de vivre en artiste, tu aurais fait des affaires comme moi. »

Le sort réserve à Silvio un malheur plus grand; sa femme, Flora, qu'il croyait aussi idéaliste que lui, approuve la conduite de Cesare Nalli : « — Mais je savais parfaitement que ton père a la réputation de ne pas être tendre en affaires. Il a d'autant plus de mérite à être si bon pour les siens. A toi, il te manque le sens de la vie, tu es un artiste.... »

Ce qui est le moins clair dans la pièce, c'est le titre. On ne comprend pas lequel, dans l'appréciation de M. Giacosa, est le plus fort, de l'idéaliste ou du brasseur d'affaires. Tout nous porte à croire que c'est Silvio. Il fait fi de l'argent de son père, et exprime le souhait qu'Edoardo, le parasite de la maison, en profite jusqu'au dernier sou. Cependant l'auteur n'a pas mis en relief le caractère de Silvio assez pour faire conclure aux spectateurs que sa morale lui donnera la force de vaincre dans la lutte de la vie.

— Le théâtre Costanzi a lancé son *cartellone* pour la saison d'opéra qui s'ouvre à Noël. Parmi les nouveautés figure la *Cabrera* de M. Dupont, dont je vous ai déjà parlé lorsque ce jeune compositeur a obtenu le premier prix au concours Sanzogno. On parle aussi d'une nouvelle œuvre de M. Mascagni, l'*Amica*. L'auteur de la fameuse *Cavalleria rusticana* était tombé en si noire disgrâce auprès des éditeurs de musique italiens que ni M. Sanzogno ni M. Ricordi ne voulaient plus lui acheter ses nouvelles œuvres; et c'est M. Choudens, de Paris, qui vient d'acquiescer l'*Amica*, à laquelle on prédit un succès encore plus éclatant que celui qui a marqué les débuts de M. Mascagni. En attendant, nous préluons à la saison au

théâtre Adriano avec l'*Iris* de M. Mascagni, opéra japonisant qui n'ajoutera guère à la gloire de l'auteur. J'ai goûté davantage à ce théâtre l'ancien répertoire, *Marie de Rohan*, *Zampa*, où l'excellent baryton, M. Mathias Battistini, a ressuscité pour nous les meilleures journées du *bel canto* italien.

— Quiconque est venu à Rome a gardé un bon souvenir de la *banda municipale* qui donne au Pincio, à l'heure de la promenade, de vrais concerts symphoniques. Mais voici que le socialisme menace de nous faire supprimer ce plaisir. M. Vesselli, le chef de cette admirable fanfare, a réussi à former un orchestre homogène qui a un répertoire de choix, et qui a remporté, cet été, de légitimes succès à Paris et à Londres. Désireux d'entretenir la discipline dans son orchestre, le chef infligea une amende à quelques musiciens qui avaient l'habitude d'arriver en retard aux répétitions. Les délinquants se rebiffèrent et menacèrent la ville de Rome d'une grève générale. La *giunta* prit peur et remboursa les amendes. M. Vesselli déclara alors qu'il renonçait à la direction de la fanfare et donna sa démission. Nous vivons en un temps où il faut compter avec le socialisme même dans l'art, et le plus habile est celui qui sait le canaliser au profit de tous.

CHRONIQUE ALLEMANDE

Au Reichstag. — A propos de la flotte. — M. de Bülow et la marine. — Le trépas de la *National Zeitung*. — Un défenseur catholique de Luther. — Dans la marche de l'Est. — La poésie d'Emmanuel Geibel. — Les livres.

Après cinq longs mois de vacances, le Reichstag a repris ses séances. La besogne, certes, ne manque pas aux députés. Outre le budget et les traités de commerce, une grosse question va être discutée : l'accroissement de l'armée. Il ne s'agit point à vrai dire d'une augmentation considérable des effectifs : 10 339 officiers, sous-officiers et soldats, voilà ce qu'on aurait de plus ;

mais, comme tout ce qui tient à l'armée rencontre une opposition systématique des socialistes et des progressistes, on peut s'attendre à ce que la discussion, quand elle se produira, sera chaude. Le projet de loi passera pourtant, le gouvernement ayant eu l'adresse, pour le rendre acceptable, de concéder à titre légal et définitif le service de deux ans dans toutes les armes, sauf la cavalerie et l'artillerie montée.

On peut prévoir aussi que la question de la flotte donnera matière à de vives discussions dans l'établissement du budget de la marine. Moins que jamais Guillaume II est décidé à céder sur ce chapitre, car pour lui la mer est la grande artère du monde, le champ de manœuvre des nations modernes, et il est de plus en plus persuadé que l'avenir de l'Allemagne se jouera sur les flots. S'il ne l'a point répété, comme on s'y attendait, au lancement du grand cuirassé le *Deutschland*, du moins son chancelier l'a-t-il fait entendre d'une manière fort explicite dans le discours qu'il a prononcé à cette occasion : « L'enfant d'un peuple faible, lorsqu'il quitte sa patrie, n'est qu'une feuille poussée par les vents dans toutes les directions. L'Allemand qui part en pays étranger pour y porter la culture allemande et le travail allemand doit pouvoir compter sur le ferme appui de son état d'origine. C'est pourquoi nous créons une flotte. »

Et, de fait, dans ce colossal navire, qui au milieu de la brume dans le port semblait quelque vaisseau fantôme, on aurait pu voir un symbole des aspirations de l'Allemagne nouvelle. Si à l'origine nous n'étions point un peuple de marins, nous le devenons. Les temps sont loin où, lors de la première sortie de l'escadre allemande au large, trois cuirassés s'aborderent dans la Manche, et un seul rentra sans avarie à Wilhelmshaven. Les récentes manœuvres de la flotte de la mer du Nord, le long des côtes de Hollande, ont montré les progrès accomplis. Décidément M^{me} de Staël ne pourrait plus dire, si elle revenait au monde : « Si l'Angleterre a l'empire des mers, l'Allemagne a l'empire des airs. »

Aujourd'hui l'empire des mers n'est plus l'apanage d'une seule puissance, et c'est sans doute ce qui explique la mauvaise humeur qu'ont manifestée certaines feuilles anglaises en constatant les progrès de notre marine. Tout le monde a remarqué et commenté chez nous l'article agressif de *Army and Navy* qui, dans sa conclusion, disait tout uniment : « Le moment est venu pour l'Angleterre d'empêcher l'accroissement de la flotte allemande. »

— Mais, si l'on a relevé le propos, on ne s'en est point fâché. L'opinion publique, comme M. de Bülow, en a souri. Elle a dit avec beaucoup de bon sens que, de même qu'une hirondelle ne fait pas le printemps, de même un journal ne reflète point l'opinion d'un pays. Avez-vous remarqué aussi combien M. de Bülow, dans son entrevue avec le journaliste anglais Bashford, s'est montré conciliant et doux ? « Il y a place pour chacun sous le soleil, a-t-il dit. L'Allemagne ne cherche noise à personne. Au contraire, elle veut vivre en bonne intelligence avec tous ses voisins. Naturellement, elle ne néglige rien pour être prête au cas où on l'attaquerait. Les nations étrangères doivent se faire à l'idée que le marchand allemand qui travaille de l'autre côté des mers n'est plus un pauvre hère qui doit se contenter de recueillir les miettes qui tombent des tables d'autrui. Il revendique sa place à côté des autres, et c'est naturel.... En Allemagne, nous n'avons aucun sentiment d'hostilité à l'égard de l'Angleterre. N'invoquez pas Treitschke ! Dans l'œuvre de cet écrivain, on trouve autant de passages pour magnifier l'Angleterre que pour la critiquer. On ne peut pas dire non plus que Bismarck ait été anglophobe. Quant à l'assertion que notre politique navale se prépare pour une guerre avec l'Angleterre, je puis dire, en conscience, que rien n'est plus contraire à la vérité. Songer à la guerre serait une faute sans nom. »

Il n'y a pas à dire, M. de Bülow est un très habile joueur de flûte. Nul parmi nos orateurs politiques ne sait comme lui filer une période douce et insinuante. Son éloquence n'a rien

d'agressif. Avec son art infini des nuances, il trouve le moyen de tout dire, et surtout d'escamoter très adroitement les difficultés. Son passage sur Treitschke est une perle. Mais convaincra-t-il tout le monde que personne, en Allemagne, ne songe à une guerre navale contre l'Angleterre ?

— Encore un journal qui sombre ! A partir du 1^{er} janvier, la *National Zeitung* cesse de paraître. Ainsi en ont décidé les destins. Après avoir connu de fort beaux jours, puis des temps moins glorieux, le journal berlinois voyait progressivement le nombre de ses abonnés décroître. Aujourd'hui il est obligé de fermer boutique.

Cette fin n'est pas sans causer quelque tristesse au philosophe qui de loin observe les choses. Il constate d'abord qu'en Allemagne, à l'heure qu'il est, il n'y a plus guère de place pour les opinions modérées. Le centre-gauche est décidément en baisse. La gauche même ne se maintient qu'en faisant risette aux socialistes, et l'on sait comment ceux-ci la paient de retour ! Si le libéralisme national représente encore quelque chose dans de petits centres, il n'a plus d'autorité dans les grandes villes. A Berlin du moins il n'est plus assez fort pour faire vivre un journal.

A cette constatation déjà triste s'en ajoute une autre, plus triste encore. Les journaux deviennent toujours davantage des entreprises industrielles, et les feuilles qui réussissent le mieux sont les feuilles d'information à l'américaine, qui offrent pour un très bas prix une masse énorme de texte, avec d'innombrables pages d'annonces. Ce que les *Tagblatt* et les *Lokal-Anzeiger*, sans couleur politique, se multiplient en Allemagne, est inimaginable ! Autrefois le journal qu'on lisait était une feuille sérieuse, qui avait des opinions en politique, en art et en littérature. Aujourd'hui la pensée d'agir sur l'esprit de leurs lecteurs est le cadet des soucis des journalistes. Un aimable scepticisme a remplacé la croyance dans les feuilles, où l'on cause de sports et de théâtre plutôt que de politique. M. Th. Barth vient dans la *Nation* (3 décembre) d'écrire, sur la dégénéres-

cence de la presse en Allemagne, un article admirable qui met tout cela en pleine lumière.

— Un défenseur catholique de Luther, c'est certes une chose qui n'est point banale. Rien n'est pourtant plus vrai. Luther a trouvé un défenseur en la personne du Dr Merkle, professeur d'histoire ecclésiastique à la faculté catholique de l'université de Wurzburg. Un père jésuite ayant jugé à propos de rééditer contre le réformateur d'ineptes accusations, cent fois réfutées, le savant théologien, en se contentant de rétablir les faits dans leur vérité, est devenu un apologiste de Luther. L'histoire est amusante et vaut la peine d'être contée. La voici en peu de mots :

Il y a deux ans, ce jésuite, qui a nom Berlichingen, faisait à Wurzburg des conférences sur Luther et cherchait à prouver que le réformateur, homme sensuel et dévergondé, avait, avant de quitter l'église, entretenu des rapports illicites avec dame Cotta. Puis, chemin faisant, en racontant une quantité d'histoires imaginaires, l'orateur ecclésiastique traitait Luther de « fou à lier, d'homme sans foi, de menteur, d'hypocrite, de charlatan et de coquin. »

Un brave maître d'école bavarois, à la lecture de ce factum, entreprit dans une brochure de réfuter les allégations erronées du bon père. Mais celui-ci, traitant de très haut le magister, en appela à l'autorité du professeur Merkle, qui, dans ses écrits, n'a point toujours été tendre pour Luther.

Mal lui en prit. Merkle n'aime point Luther, c'est vrai, mais il aime la vérité et, dans un mémoire confidentiel, il donna raison au maître d'école. Là-dessus grand tapage dans le camp ultramontain. Toute la petite presse des sacristies injurie le professeur catholique qui ose défendre Luther. Merkle d'abord ne dit rien, mais les attaques redoublant, il se décide à faire le public juge de la querelle. Avec une précision qui ne laisse rien à désirer, il montre en un mémoire justificatif que le père Berlichingen ignore les premières règles de la critique historique, qu'il n'est jamais remonté aux sources, pour

son œuvre, n'ayant utilisé que des travaux de seconde main vieillis et sans autorité. Chose plus grave, il l'accuse d'avoir falsifié les textes et passé sous silence les témoignages qui auraient détruit sa thèse.

Vous croyez peut-être qu'après cela le jésuite s'est tenu tranquille? Nullement. La presse à sa dévotion a couvert Merkle de boue, et pour finir l'a sommé de se faire protestant. Voilà la manière dont on entend, dans certaines jésuitières allemandes, la liberté et l'indépendance de la science!

— On vient de célébrer à Posen, par de grandes fêtes, le dixième anniversaire de la fondation de l'*Association de la marche de l'Est pour la propagation du germanisme*. Des discours très éloquents ont été prononcés, et le professeur Heidenhain a publié à cette occasion un écrit de fête où il célèbre sur un ton lyrique l'œuvre accomplie pendant ces dix années. Le chroniqueur qui voit les choses de loin et non au travers du prisme de ces réjouissances ne peut guère partager cet optimisme officiel. S'il se demande, en consultant les faits, les résultats de l'entreprise, il est bien forcé de convenir qu'ils sont fort maigres. La lutte entre Polonais et Allemands, dont M^{me} Clara Viebig a tracé un tableau si saisissant dans son roman, l'*Armée qui dort*, est toujours aussi vive. Les efforts de l'association pour germaniser les campagnes ont complètement échoué. Dans les villes l'élément allemand est bien prépondérant, mais il n'est guère homogène : les différences entre nobles, officiers, bourgeois et ouvriers y sont sans doute plus marquées qu'en d'autres parties de l'Allemagne, et les divergences confessionnelles entre protestants, catholiques et juifs, accroissent encore les différences de classes. On a bien essayé de fondre ces éléments disparates, en créant, comme à Posen, des cercles, des académies, des bibliothèques et des écoles, telles que l'École polytechnique de Dantzig, mais ces tentatives, jusqu'à présent du moins, n'ont point donné de résultats appréciables. Est-ce une raison pour que l'association se décourage et jette le manche après la cognée? Non point.

Elle n'en doit travailler qu'avec plus d'ardeur ; peut-être l'avenir lui réserve-t-il de meilleurs jours.

— Lit-on encore le poète Geibel ? Il paraît que oui, puisqu'à Noël, l'éditeur Cotta, en un élégant volume, a mis en vente un choix de ses poésies¹. Mais ce choix même est un symptôme. Après trente ans, dans l'œuvre abondante et touffue du poète, il est nécessaire de faire des coupes. Geibel a eu sa belle heure entre 1850 et 1870. Il était alors le poète préféré de la bourgeoisie allemande, l'interprète de ses goûts et de ses aspirations. Il chantait, comme il disait, « le printemps et l'amour, l'heureux âge d'or, la liberté, la dignité humaine, la fidélité et la sainteté. » Ses vers amoureux, élégiaques et sentimentaux, (*Wolle keiner mich fragen, Scheiden, leiden, O stille dies Verlangen*) devinrent vite populaires et tous les *Backfische* les savaient par cœur. Dans les époques troubles de l'histoire d'Allemagne au dix-neuvième siècle, Geibel sut rendre l'espoir au cœur des patriotes abusés : il chanta le réveil du vieux Barberousse, qui dort dans son château de Kyffhäuser, autour duquel tournoient les aigles ; il chanta aussi Charlemagne qui la nuit se promène en manteau de pourpre et l'épée au poing dans les vignes en fleurs de la Moselle et du Rhin. Puis, dans les temps d'allégresse, il devint le chantre inspiré des victoires prussiennes (*Heroldsrufe*), jusqu'au jour où, vieil aède, sentant sa tâche terminée, il vint se reposer sur les rives de la grise Baltique, la mer qui l'avait vu enfant, pour moduler encore quelques doux lieds d'arrière-saison dont quelques-uns sont exquis (*Spätherbstblätter*).

Ce sont ces chants qu'on vient de réunir en volume. Tout ce qui a vieilli, tout ce qui est démodé dans l'œuvre du poète a été sacrifié. L'hécatombe est assez notable, car Geibel ne fut point un poète génial et il n'écrivit de beaux vers que lorsque le cœur parla en lui. Mais ces vers sont encore nombreux et ils forment un très beau livre.

— La nouvelle correspondance de Gœthe éditée par Cotta

¹ *Ausgewählte Gedichte*. Stuttgart und Berlin, 1905.

vient de s'enrichir d'un nouveau volume, le quatrième, qui comprend les lettres de 1797 à 1806¹. Cette époque est une des plus importantes dans la vie du poète. Avec Schiller, installé définitivement à Weimar, Gœthe publie son admirable série de *Ballades* et de *Romances*, termine ses *Années d'apprentissage de Wilhelm Meister*, commencées vingt ans auparavant, publie *Hermann et Dorothee* et traduit plusieurs pièces étrangères pour le théâtre de Weimar. La bataille d'Iéna vient le surprendre au milieu de son travail, mais il ne s'en émeut pas. On est même étonné du calme de ses lettres en des temps si troublés. Les Français en campagne ne l'incommodent nullement ; il a le plaisir d'héberger son ami Denon, directeur des musées impériaux, et comme en ces journées de bataille le temps a été merveilleux, il a l'âme tout en joie.

C'est ainsi que dans sa correspondance on suit Gœthe à tous les moments de sa vie, et on le suit d'autant mieux dans les volumes que nous annonçons que leur éditeur, M. Edouard de Hellen, a pris soin, en des notes succinctes, d'éclaircir tous les points obscurs. Vous y trouvez des renseignements sur la manière de travailler du poète, sur les raisons de son mariage avec Christiane Vulpius, etc. Tout cela est très précieux.

— La qualité des livres de fin d'année ne répond pas toujours à leur quantité. Il en est pourtant parmi eux qui ont une valeur durable, comme la *Correspondance* de Théodore Fontane. Il serait dommage de les étrangler à la fin d'une chronique : réservons-les pour des temps meilleurs.

¹ *Gœthe's Briefe*, herausgegeben von Eduard von der Hellen. 4. Band Stuttgart und Berlin, 1905.

CHRONIQUE AMÉRICAINE

New-York et ses progrès : le *Subway*. — Nouvelles inventions. — Les accidents de chemins de fer en 1903. — L'élection présidentielle. — M. Roosevelt et les pensions militaires. — Israélites américains en Russie. — Nécrologie : le général Lew Wallace, auteur de *Ben Hur*.

Cinq mois sont une longue période dans l'existence d'une ville américaine. Aussi doit-on s'attendre, lorsqu'on rentre à New-York City, après avoir passé presque une demi-année à la campagne, à constater de grands changements. Mais jamais nous n'avons été frappé, autant que cet automne, des transformations subies, depuis le printemps, par la métropole. De nouveaux « gratte-ciel, » de hauteur vertigineuse, s'élèvent là où nous avons laissé des terrains vagues et des immeubles vieux à peine de cinq ou six mois, — et déjà mis au rancart. Un quartier entier a été rasé pour faire place à l'immense gare du Pennsylvania Railroad, la tête de ligne souterraine d'un des plus importants chemins de fer du continent. Un second pont, d'une hardiesse étonnante, éclipsant le fameux Brooklyn Bridge, réunit maintenant New-York à la « Cité des églises. » D'autre part, on a achevé le tunnel qui va permettre de faire communiquer, au moyen de tramways électriques passant sous l'Hudson, la grande ville avec la rive de New-Jersey. Enfin, on a livré à la circulation le *Subway*, le « Métro » new-yorkais!

A vrai dire, la ligne mise en opération, longue d'une dizaine de kilomètres, n'est qu'un tronçon du système total. Mais c'est un grand pas de fait vers le soulagement de cette lamentable congestion chronique, dont la circulation, dans nos rues, souffre depuis si longtemps. Malheureusement, il est divers facteurs qu'il faudra éliminer avant d'espérer tirer du *Subway* son maximum d'utilité. D'abord, il est incontestable que la catastrophe du Métropolitain parisien a un effet désastreux sur la confiance de nos citadins en leur chemin de fer

souterrain ; en vain a-t-on construit des wagons *fire proof* et multiplié les précautions : les voyageurs semblent attendre, avant de s'y risquer, que l'accident, le terrible accident prévu, prédit, inévitable, se soit produit. Ce n'est pas tout. Le conseil de santé, ayant eu la fantaisie d'analyser l'atmosphère du tunnel, a découvert avec horreur qu'elle était surchargée, presque sursaturée, de miasmes délétères. Il paraît que l'air frais pénètre bien dans le Subway, mais que l'air vicié n'en peut pas aisément sortir. Le public, cela se conçoit, est peu enthousiasmé par ces révélations et reste sur la défensive. Il va falloir inventer quelque chose pour assurer la ventilation du souterrain ; il est présumable qu'on va passer d'un extrême à l'autre et en faire une mine de rhumes de cerveau et de rhumatismes. Les seuls gens satisfaits jusqu'à présent du nouveau mode de locomotion sont les médecins, sûrs, dans tous les cas, d'une augmentation de clientèle.

Cette part faite à la critique, il est juste de mentionner que notre Métro, au point de vue pratique comme sous le rapport esthétique, l'emporte sur ceux déjà construits dans l'ancien monde. Il y a quatre voies, dont deux sont consacrées aux trains express qui se succèdent de cinq en cinq minutes. Quant aux stations, très vastes, bien aérées et éclairées, aux murs de carreaux blancs ornés de mosaïques, elles sont extrêmement coquettes et propres ; chacune d'elles a une autre décoration : ceci non seulement pour éviter cette monotonie dans laquelle nous tombons si souvent ici, mais aussi en vue d'aider les voyageurs à reconnaître, au milieu de la presse et de la foule, les stations où ils ont coutume de s'arrêter. En ce moment, les sociétés artistiques locales, puissamment aidées par la presse de toutes couleurs, luttent avec énergie pour garantir ces stations contre l'envahissement de la réclame.

Le Subway, rappelons-le, avait été commencé en mars 1900. La compagnie qui, moyennant 35 millions de dollars, a entrepris la construction, s'est engagée à organiser et faire fonctionner le service durant une période de cinquante années, au

bout de laquelle la ligne deviendra la propriété de la ville de New-York.

— A propos de voies ferrées, et bien que je n'entende point empiéter sur les domaines de la *Chronique scientifique* de cette revue, je dois signaler, en passant, des perfectionnements très importants réalisés dans les machines. Presque coup sur coup, nous apprenons, d'abord les essais pleins de succès, à Shenectady (New-York), d'une locomotive électrique destinée au chemin de fer New-York Central et qui atteint, sans peine, tout en remorquant plusieurs lourds wagons Pullman, la vitesse de 75 milles, — 112 kilomètres, — à l'heure. Il paraît qu'une fois lancé sur une voie ordinaire, l'engin pourra faire 135 kilomètres. Puis, c'est la création, pour le Southern Pacific, d'une locomotive de 100 000 kilos, qui, employant le pétrole comme combustible, sera capable de parcourir 4000 kilomètres sans s'alimenter. Enfin l'invention, par Cornelius Vanderbilt, d'un tender destiné peut-être à révolutionner la traction à vapeur : il est de forme elliptique, de 7000 kilogrammes plus léger que les types en service, et permettant de réaliser une économie, sur les frais de construction, d'environ 10 000 francs, — ce qui n'est pas à dédaigner. Le réservoir à eau y a une capacité plus vaste que dans aucun tender connu ; c'est là un facteur important pour la traversée des régions arides du Sud-Ouest, par exemple.

Voilà donc la vapeur, le pétrole et l'électricité, chacun avec de nouveaux éléments de succès ; lequel l'emportera finalement dans le champ clos de la locomotion ? Un avenir rapproché nous l'apprendra.

— Chaque tableau a ses ombres, hélas ! et tout n'est pas couleur de rose dans le monde des voies ferrées. L'année qui vient de s'écouler aura la triste distinction de détenir, chez nous, le record des accidents de chemins de fer. L'été dernier, en particulier, et surtout dans l'Ouest et le Sud, le nombre des catastrophes a été assez élevé pour provoquer une enquête du gouvernement fédéral, et attirer même l'attention de la

presse européenne. Il ne se passait guère de semaine, en effet, sans que l'on apprît quelque désastre, — et quels désastres ! — Les morts y atteignaient parfois la centaine; quant aux blessés, on n'en parlait plus.... En ce qui concerne les trains de marchandises, passés sous silence dans les compte-rendus des journaux, cela prenait des proportions fantastiques, à tel point que, sur une seule ligne de notre connaissance, les équipes de secours étaient, pendant des mois, occupées pour ainsi dire sans relâche à déblayer la voie ferrée. C'était devenu un spectacle banal pour nous de voir des locomotives empêtrées dans les talus, des wagons de marchandises, çà et là, sens dessus dessous. L'épidémie semblait avoir atteint les *wreck trains* eux-mêmes qui, quelquefois, culbutaient en allant porter assistance à un convoi en détresse !

Les causes de cet état de choses sont malheureusement difficiles à démêler. Sans doute, il est des cas où les accidents sont imputables à une construction défectueuse de la voie, à des travaux d'art effectués à la hâte et à une économie mal entendue. C'est un fait patent, par exemple, que les talus, comme les ponts, les rails eux-mêmes, avaient été établis, dans bien des cas, en prévision de wagons de 20 ou 30 tonnes et de machines ne dépassant pas 60 tonnes, tandis qu'aujourd'hui, par suite du développement donné au matériel, les voitures atteignent 60 tonnes et les locomotives vont jusqu'à 100 !

Cependant, et quelle que soit là-dessus l'opinion répandue en Europe, les chemins de fer américains sont loin d'être aussi mal bâtis qu'on le croit généralement, — surtout eu égard à la nature des régions traversées. Le mal serait remédiable s'il ne s'agissait de ballast, de courbes et de ponts. Mais il a des racines plus profondes, car les accidents ont principalement leur source dans la négligence, l'indiscipline des employés. Mécaniciens, conducteurs, serre-freins et télégraphistes sont, sur ce point, *ejusdem farinae*. L'obéissance aveugle aux ordres reçus est une qualité totalement inconnue dans ce pays, où l'initiative joue un si grand rôle. Chacun, ici,

pense pouvoir agir à sa guise, ce qui, dans un travail de précision comme celui des chemins de fer, ne peut manquer d'avoir les plus extraordinaires résultats.

D'autre part, il est indéniable que la « consolidation » des lignes en un petit nombre de vastes sociétés a détruit en grande partie l'esprit de corps des employés, et les désaffecte toujours plus en leur donnant le sentiment qu'ils ont de moins en moins de chances d'être connus et appréciés de l'administration.

Soit dit en passant, n'est-ce pas là aussi un des maux inhérents à la nationalisation des voies ferrées ?

Enfin, on doit aussi convenir que le trade-unionisme parmi les agents a atteint une telle puissance que ces derniers ont fini par compter davantage sur son influence que sur celle de leurs chefs hiérarchiques pour obtenir de l'avancement ; il leur importe relativement peu, dans ces conditions, de montrer du zèle envers la compagnie qui les emploie.

Il faut ajouter, pour être juste, que l'année a été exceptionnellement chargée en ce qui concerne le transport des marchandises. Les diverses lignes transcontinentales n'étaient point prêtes à faire face à un mouvement aussi formidable et ont dû confier à des hommes inexpérimentés des fonctions importantes.

En terminant, je ferai remarquer que c'est à tort que quelques publications techniques d'Europe attribuent la fréquence de nos accidents *dans l'Ouest* au fait qu'on emploie là presque exclusivement le système de la *voie unique*. Il y a au contraire fort peu de catastrophes par rencontre de trains. Par la raison même qu'ils ont affaire à un danger très sérieux, très évident, les employés sont particulièrement circonspects en cette matière. Tandis que dans l'Est, où l'on a trop de confiance dans le système à voies multiples, — quelques lignes en ont jusqu'à quatre, — les accidents *de queue* sont fréquents. Le mieux, on le sait, est souvent l'ennemi du bien !

— Aux Etats-Unis, l'émotion très naturelle soulevée par

cette série noire de désastres à grande envergure a été de courte durée. Elle a fait bientôt place aux préoccupations autrement graves de la campagne électorale. Vous le savez, celle-ci s'est terminée par un triomphe éclatant de M. Roosevelt, qui a obtenu la plus grande majorité de votes jamais accordée dans ce pays à un candidat à la présidence. Il était permis d'avoir quelques doutes sur le succès de son compétiteur, le juge Parker; mais les démocrates comptaient au pis aller sur une défaite honorable. Leur espoir a été déçu. Cela a été une lamentable débâcle, avouons-le avec douleur, pour les libre-échangistes. Il ne faudrait pas croire, toutefois, que la cause elle-même de la protection ait fait des progrès sérieux dans les régions de l'Ouest et du Centre, d'ordinaire démocratiques, et, cette année, républicaines. La lutte a été une question de personnes plutôt que de principes. Le juge Parker, le seul candidat démocrate possible, était connu seulement d'un petit nombre d'hommes de loi; il était hors d'état de lutter contre la popularité énorme de Roosevelt. Mais la véritable cause de l'écrasante majorité de ce dernier et du *republican ticket* fut dans le manque d'entente des leaders du parti opposé. Les hésitations, les mesquines jalousies de ces leaders ont jeté dans les bras des républicains cette foule de timides, d'indifférents, que les démocrates traînent à leur suite, et à laquelle il est indispensable d'inspirer confiance si l'on veut compter sur elle.

Les résultats des élections du 8 novembre seront, d'abord, la continuation de la politique protectionniste et impérialiste de Mac Kinley; puis l'immunité des trusts, et peut-être l'inauguration de mesures coercitives à l'égard des états du Sud qui ont restreint ou aboli le droit de vote pour les noirs. On peut prévoir un accroissement rapide de la marine de guerre. Quant à l'indépendance des Philippines, elle se voit, du même coup, reculée aux calendes grecques.

— On a souvent, au cours de cette campagne présidentielle, accusé le parti au pouvoir d'avoir gaspillé les deniers publics dans un intérêt électoral. Il est probable que les démocrates

en eussent fait autant, s'ils avaient, comme on dit vulgairement, « tenu la queue de la poêle. » Toutefois, parmi les actes de cette nature mis à la charge du président Roosevelt, il en est un qui a eu un retentissement trop grand pour que nous puissions le passer sous silence. Je veux parler du scandale des pensions militaires. Il y a longtemps déjà que chez nous on assiste à ce phénomène : le nombre des pensions augmentant au fur et à mesure que celui des vétérans diminue. C'est décidément une armée extrêmement vivace que celle qui fut conduite à la victoire par les Grant et les Sheridan ! Au fond, la place des morts est prise, incontinent, par des « ayants-droit » dont les titres à la sollicitude de l'état sont très souvent nuls. C'est devenu en effet une profession pour certaines femmes de se faire épouser pour ainsi dire *in extremis* par d'anciens soldats moribonds. Mais, du moins, jusqu'ici les pensions n'étaient accordées aux vétérans que sur une preuve faite par ces derniers qu'ils étaient dans l'incapacité plus ou moins complète de gagner leur vie. M. Roosevelt, profitant d'une malencontreuse obscurité dans la rédaction des termes de la loi de 1890, a, d'un trait de plume, avec les manières cavalières qu'on sait, renversé la proposition et donné au vieux soldat, par le seul fait qu'il a atteint l'âge de soixante-deux ans, le *droit* à une pension, à moins de preuve faite par l'état que le pétitionnaire a d'amples moyens d'existence. C'était assurer d'un coup au parti républicain l'appui de tout ce qui reste de la *Grand Army*, avec tenants et aboutissants, le tout pour la bagatelle de 20 à 60 millions de francs par an d'augmentation de dépenses pour le trésor public.

Qu'est devenu le puritain Roosevelt, qui dans ses livres stigmatisait avec tant de violence les agissements des pauvres petits politiciens d'Albany ?

— Ce n'est pas le gouvernement russe, assurément, qui se montrera enthousiasmé du succès de notre président. Ce dernier, on se le rappelle, a déjà suscité au tsar bien des ennuis, par exemple en conseillant, plus ou moins officiellement, à l'autocrate moscovite de s'en rapporter au tribunal de la Haye

pour régler ses différends avec les Nippons; puis en obtenant des puissances une limitation du théâtre des hostilités en extrême Orient. Voilà qu'il vient de mettre le comble à la mesure en réclamant du cabinet de Saint-Pétersbourg un traitement identique par la Russie pour tous les citoyens américains voyageant ou demeurant dans ce pays, sans distinction entre ceux qui sont nés aux Etats-Unis et les naturalisés. Ce qui revient à dire: sans distinction de religion. Il existe en effet en Russie, — chacun le sait, — des lois spéciales et sévères à l'égard des Israélites; or, le gouvernement russe prétend y soumettre ses ex-sujets juifs qui, en grand nombre, se sont fait naturaliser Américains et sont revenus vivre dans l'empire. Le président Roosevelt, avec assez de raison, réclame l'égalité de traitement pour tous nos nationaux munis de passeports réguliers. Sur ce point il a été soutenu par la presse française. Le *Siècle*, à la profonde indignation des journaux russes, le qualifie de « nouveau Moïse » et compare ses idées larges et éclairées à l'esprit étroit du « mauvais génie » de la nation amie et alliée, — lisez Pobedonostseff. Là-dessus, levée générale de boucliers dans toutes les feuilles publiées, — sous l'œil vigilant de la censure impériale, — des bords de la Néva au Caucase. « Nous sommes maîtres chez nous, s'écrient-elles. Nous serions maîtres de ne pas recevoir du tout les étrangers. A fortiori pouvons-nous faire des classifications, surtout quand il est évident que les naturalisations d'Israélites ont été effectuées pour faire pièce aux institutions russes. »

Il y a là, en droit strict, matière à discussion. Toutefois en équité, comme sous le rapport social, le beau rôle n'est pas du côté des Russes. Mais qu'attendre, en cette matière, d'un gouvernement qui ne peut vivre qu'en foulant aux pieds tout ce qui se rattache de près ou de loin à la liberté individuelle ?

— Au moment où je termine, on annonce la mort du général Lew Wallace, l'auteur de *Ben Hur*. Ainsi que la plupart des hommes qui, aux Etats-Unis, sont arrivés à la célébrité, il avait essayé, avec des succès variables, diverses carrières. Mauvais avocat, médiocre notaire, il fut bon soldat, diplomate

adroit et remarquable écrivain. L'histoire de son chef-d'œuvre, de ce livre qui est un des plus populaires des temps modernes, montre encore une fois combien il est difficile pour un éditeur de connaître les goûts des masses : la maison Harpers fut sur le point de le refuser, craignant de perdre de l'argent. *Ben Hur* n'est pas le seul ouvrage dû à la plume de Wallace ; mais aucune de ses autres productions, — *The Fair God* (1873), *The Life of Christ*, *The Life of Benjamin Harrison* (1888), *The Prince of India* (1893), — n'eurent un bien grand retentissement. Il semble qu'il se soit dépensé tout entier dans son grand roman chrétien, ainsi, il faut bien l'admettre, que Sienkiewicz dans *Quo vadis*. Qui songerait à s'en plaindre ? *Ben Hur* suffit à rendre un nom immortel. Le style du général Wallace est si facile qu'on croirait volontiers que l'auteur écrivait au courant de la plume : rien n'est moins vrai, et chaque ligne pour ainsi dire était remaniée souvent plusieurs fois par lui. Peu d'auteurs ont mis en pratique avec autant de fidélité le grand principe, toujours vrai, de l'*Art poétique* :

Vingt fois sur le métier remettez votre ouvrage :
Polissez-le sans cesse, et le repolissez.

CHRONIQUE SUISSE

Un dernier livre de Warnery. — Les derniers vers de Duchosal. — Heures d'automne. — A Nyon, jadis. — A Genève, jadis. — A Berne, jadis. — Roman de jeune fille. — Géographie ; histoire.

Quelle mélancolie, — et quel avertissement aussi, — dans ces voix qui nous viennent d'outre-tombe ! Voici un livre de Warnery et une plaquette de Duchosal¹. Des mains amies ont

¹ Henri Warnery, *Littérature et morale. Essais et discours*, avec un portrait de l'auteur et une notice par M. Samuel Cornut. — In-12. Lausanne, Payot, 1904.

Derniers vers de Louis Duchosal. — In-12. Genève, Jullien, 1905.

réuni quelques articles et discours universitaires de l'un, les poésies écrites ou ébauchées par l'autre dans les derniers temps de sa souffrance, et ces deux recueils semblent nous crier avec Olympio :

Vous qui vivez, donnez une pensée aux morts !

Il vient un moment dans la vie où c'est aux morts qu'on pense le plus souvent...

L'excellente introduction que M. Samuel Cornut a rédigée pour le livre de Warnery est une œuvre d'amitié pénétrante ; elle montre bien l'unité réelle qui existe entre ces études d'époques diverses : toutes sont d'un noble poète, d'un penseur grave, vraiment humain. Le souci du sérieux moral s'y allie à la largeur de vues et à la distinction du sentiment. Plusieurs de ces articles avaient paru ici-même, comme ceux sur Daudet et sur Tolstoï (*La puissance des ténèbres*), ou cette originale causerie sur l'*Anarchisme des romantiques*, qui n'est vieille que de trois ans. D'autres étaient épars dans les journaux quotidiens ou hebdomadaires. Rien de tout cela ne devait se perdre dans l'oubli ; — car les journaux, c'est bien un peu l'oubli. Ce volume complète et précise la physionomie de Warnery, et le choix judicieux fait par les gardiens de sa mémoire nous conserve maintes pages qu'il avait semées au jour le jour, mais dont la valeur subsiste.

Les *Derniers vers* de Duchosal ne nous apprennent rien de nouveau sur le poète, si ce n'est ceci : qu'il fut poète jusqu'au moment où il cessa de souffrir ; que jusque près de l'agonie, il conserva cette vision splendide et cette fraîcheur d'imagination, que la lente maladie n'avait pu détruire. C'est le même rythme berceur, la même harmonie caressante que nous avons goûtée dans le *Rameau d'or* et dans le *Livre de Thull*. Si le *lied* existe en français, ne le cherchons pas ailleurs que dans l'œuvre du poète genevois. Il y chante en une langue d'une imprécision suggestive, et ces strophes ne sauraient être que de lui :

Des rêves d'amour et d'orgueil
 Errent, plaintifs, dans l'étendue,
 Comme sur la lande de deuil
 Des brebis bêlantes perdues.

... Oh ! pauvres brebis du printemps,
 Qu'avez vous fait de votre laine ?
 Qu'est-ce, dans l'ombre, qu'on entend
 Pleurer comme une âme trop pleine ?

La timbale est toujours au mât,
 Mais vraiment la mort vient si vite,
 La mort de tout ce qui palpite,
 L'oubli de tout ce qu'on aime...

— Les *Heures d'automne* que nous donne M^{me} Marguerite Burnat-Provins¹ sont aussi d'une mélancolie subtile et pénétrante qui, pour s'exprimer en prose, n'en est pas moins d'une intense poésie. Ce charmant album, où une décoration de feuilles mortes s'harmonise avec la tonalité des sensations tristes, veut être feuilleté avec recueillement par ceux qui aiment les nuances délicates d'un art très raffiné. De l'art, il y en a beaucoup, dans cette douloureuse revue des heures, qui, chacune, apporte son contingent d'impressions, de souvenirs et de rêves, d'effets de lumière ou d'ombre, de bruits ou de silence. Etrange symphonie en brun mineur, qui ne s'adresse pas aux esprits positifs et aux lecteurs pressés, mais aux rêveurs et aux sensitifs, pour qui rien n'est indifférent dans la vie, pour qui tous les moments sont quelque chose. Il s'en exhale surtout, avec une sincérité presque poignante, le sentiment de douceur que les âmes blessées savourent dans la solitude apaisante : « O solitude ! sœur idéale de la liberté, bonheur aigu et concentré, réservé au petit nombre, d'être soi-même avec soi-même !... » — Des fleurs d'alkégenge décorent la couverture de l'élégant petit livre : fleur fatale, assurent les paysans, et qu'il ne faut pas trop chercher.... M^{me} Burnat-Provins semble aimer avec prédilection cette plante de solitude....

¹ Vevey, Imprimerie Suäberlin et Pfeiffer.

— Sans quitter l'art, rentrons dans la vie et dans l'action, en feuilletant le beau volume de M. de Molin publié sous les auspices de la Société d'histoire de la Suisse romande et de la Société vaudoise des beaux-arts. C'est une *Histoire documentaire de la manufacture de porcelaine de Nyon* (Lausanne, Bridel, 1904, grand in-quarto), avec dix planches en couleur et 38 gravures dans le texte. Ce travail nous a paru extrêmement bien fait, richement documenté, d'une méthode rigoureuse, abondant en renseignements puisés aux meilleures sources, et, par surcroît, écrit avec toute la bonne grâce et l'humour que comporte une monographie de cet ordre. Le sujet, — qui était fort mal connu — méritait de tenter un historien aussi précis et avisé que M. de Molin. Il a reconstitué, — disons découvert, — à la lumière des moindres indices fournis par les archives de Nyon, toutes les vicissitudes de cette industrie d'art dont les produits sont aujourd'hui si recherchés. Il nous fait connaître, jusque dans leur vie privée, les deux céramistes allemands, Ferdinand Müller et son gendre Jacob Dortu, qui, au printemps 1781, fondaient à Nyon, avec l'appui intelligent des autorités, une manufacture de porcelaine. Nous assistons à leurs efforts, à leurs déboires, aux démêlés de Müller avec le Conseil de Nyon, à son départ pour Genève. Nous voyons se former, en 1787, la Société Bonnard, Veret & C^{ie}; nous feuilletons son grand-livre, si plein de détails précieux et vivants; nous voyons défiler ses clients ordinaires et pénétrons dans les détails de la fabrication, bien plus variée, bien plus souvent renouvelée qu'on ne se l'imagine; ses prix-courants sont mis sous nos yeux; les soucis croissants que donne l'entreprise à ses directeurs nous sont révélés. Car, à partir de 1793, le malheur des temps condamne Dortu et ses collaborateurs à fabriquer toujours, sans écouler la moitié de leurs produits, si bien que plusieurs actionnaires ne peuvent être remboursés qu'en marchandises: il en existe encore de riches dépôts chez quelques-uns de leurs descendants.... Cette agonie dura vingt ans, jusqu'en 1813. Le pauvre Dortu, qui avait accompli un grand labeur d'artiste pour un mince profit,

dut quitter Nyon, et mourut pauvre. M. de Molin consacre à ce vieux maître une page émue. Hélas ! à sa frêle et charmante porcelaine succéda la terre de pipe. L'époque nouvelle, dédaigneuse de l'art, avait trouvé son juste emblème...

Un chapitre très neuf et très instructif est consacré aux produits de la fabrique de Nyon. Le public n'en connaît guère que les jolis semis de bluets ou de chicorée sauvage : ces fleurettes ne sont qu'un type de décoration entre beaucoup d'autres, qu'enfantait sans relâche l'esprit ingénieux et plein de goût du bon Dortu. Il imitait, à l'occasion, d'autres fabriques, d'autres maîtres, mais en imprimant à ses emprunts la marque originale de son talent ; il a d'ailleurs créé de son fonds des merveilles de goût, qui font la gloire spéciale de Nyon et valent les plus élégants produits de l'art français. A ce propos M. de Molin fait cette fine remarque, que l'Allemand Dortu, descendant d'émigrés champenois, semble avoir été attiré, en vertu de quelque mystérieux atavisme, par l'art délicat des ouvriers français : ses articles courants sont germaniques, mais français ses articles de luxe.

L'illustration du livre, en noir et blanc ou en couleur, est d'une grande richesse et d'une exécution fort soignée ; elle complète de la façon la plus éloquente l'exposé si net et si agréable de M. de Molin. — Une idée que j'aurais, si j'étais de Nyon, ce serait de donner le nom de Dortu à quelque nouvelle rue. Le pauvre artiste a bien mérité ce tardif hommage.

— Un autre livre délicieux à feuilleter, à regarder et à lire, c'est la deuxième série des *Peintres genevois*, par M. D. Baud-Bovy¹. Tout y est harmonieux et bien venu : le texte est solide, délicat et captivant ; le sujet si riche, qu'il porte l'écrivain ; la documentation inédite, pleine de trésors imprévus ; l'illustration exquise et variée ; l'impression et l'ornementation de l'ouvrage, d'un goût sobre et sûr. Mais ce que nous voudrions surtout persuader à ceux qui veulent bien nous croire,

¹ Daniel Baud-Bovy, *Peintres genevois, 1766-1849*. Deuxième série : *Toepffer, Massot, Agassz*. Reproductions photographiques par Fréd. Boissonnas. Edité par le *Journal de Genève*, 1904.

c'est le plaisir infini qu'ils trouveront à lire les monographies si achevées, si nuancées, de M. Baud-Bovy sur les trois vieux maîtres genevois : Adam Toepffer, le philosophe humoriste ; l'élégant et facile Firmin Massot ; enfin, ce Jacques-Laurent Agasse, le plus peintre des trois, sur lequel l'auteur a fait des découvertes d'un prix inestimable. Ces trois artistes ne sont pas liés seulement par leur amitié réciproque ; ils résument le caractère et l'esprit de leur ville et de leur moment. Ils sont, chacun en son genre, des échantillons parfaits de la race genevoise et de l'âme genevoise, en un temps où Genève, même extérieurement française, s'appartenait bien plus qu'aujourd'hui, vivait encore de sa forte unité morale et de ses traditions séculaires.

Cette impression se dégage avec une puissance extraordinaire du livre de M. Baud-Bovy, et c'est par là qu'il est si attachant : il nous révèle l'image même d'un peuple, et quel peuple, doué de quelles énergies, fort de quelles vertus ! Ce qui nous charme surtout, chez ces Genevois d'élite, c'est, avec leur droiture d'esprit et de cœur, la parfaite simplicité de leur vie, leur goût de ce qui est franc, naturel et vrai, leur dédain de la réclame et leur absence de tout charlatanisme. Ils sont des hommes avant d'être des artistes ; ils sont artistes, parce qu'ils commencent par vivre d'une vie saine et normale. Cela est vrai surtout de ce vieux Toepffer, le plébéien d'un merveilleux bon sens et d'une savoureuse originalité. Comme, à le connaître, nous comprenons mieux son fils, l'auteur des *Menus propos*, le créateur de M. Jabot et de M. Vieuxbois ! Ce n'est pas le moindre service que ce livre nous rende, de nous expliquer l'hérédité qui a produit l'écrivain Toepffer. Ne dirait-on pas déjà sa plume, sa malice et son ironie, dans cette lettre que son père adressait à M. Grenus-Saladin ? Ce Genevois de la ville haute prétendait chasser du palais Eynard un simple ouvrier mal vêtu ; Adam Toepffer prit la défense du brave homme ; d'où provocation en duel ainsi conçue : « ... Comme vous prîtes hier au soir le parti d'un homme qui, d'après la manière dont il était vêtu, ne paraissait point fait

pour occuper la place dont il resta en possession et duquel je ne puis exiger aucune satisfaction, je viens m'adresser à vous pour avoir raison de ce procédé!... » — Le papa Toepffer riposte : « Votre cartel est conçu en des termes qui veulent dire que vous ne vous battez point contre l'homme désigné, parce qu'il a un mauvais habit.... Vous vous en prenez à moi pour avoir satisfaction d'une injure qu'un autre vous a faite. Auriez-vous remarqué mon habit neuf? Vous désirez, par une fantaisie bizarre, vous mesurer contre mon habit, qui ne vous a rien fait.... Je tiendrai donc mon habit neuf à votre disposition, afin que vous en revêtiez l'offenseur en champ clos; alors il me semble que vous aurez autant de plaisir à vous battre avec lui qu'avec moi. Mais, monsieur, je vous fais une prière, c'est d'ajuster de façon à ne donner que dans les boutonnières ou tout au plus dans les plis des poches, car c'est mon habit des dimanches.... »

Massot n'a pas cette verdeur et cette surabondance d'esprit, mais quel charme dans la jeune figure câline du petit peintre que découvrit l'apothicaire Coutau, que forma sa charmante sœur Pernette et qui, jusqu'en sa vieillesse, eut besoin de quelque douce protection féminine! Sorti de la « fabrique, » il y revint un peu trop par son art facile, qui avait ses recettes et ses prix-courants; mais il y avait en lui, s'il l'eût voulu, l'étoffe d'un maître portraitiste. Celui qui, à seize ans, peignait l'émouvante image de sa grand'mère tricotant, celui à qui nous devons le portrait d'Agasse, dont nous gardons encore l'impression saisissante depuis l'exposition de Genève, il y a huit ans, — ce peintre-là n'avait qu'à vouloir pour donner sa pleine mesure.

Mais c'est Agasse surtout que nous révèle M. Baud-Bovy. Ce Genevois de bonne souche, à l'allure de gentilhomme campagnard, qui, sans rien perdre de son élégance native, vivait parmi les chevaux et les chiens, et s'en allait, au besoin, la hotte sur le dos, chercher des provisions à la ville; cet artiste uniquement épris de son art, tellement qu'il en fut indifférent au succès, au profit, à la renommée, et que peindre

était pour lui une fonction naturelle; cet interprète, — unique peut-être en son genre, — du cheval et du chien, et encore d'autres bêtes moins familières; ce peintre d'une suprême distinction a vécu à Londres dès 1800, et quand il y mourut en 1849, son pays natal l'avait oublié et l'ignorait presque. D'autres peintres, en Angleterre, s'emparaient à ce moment de la gloire, que jamais Agasse n'avait poursuivie. Et le voici qui revit, qui reparaît très grand, dans la belle étude de M. Baud-Bovy. Mais aussi, quelle chance pour l'écrivain, d'avoir découvert à Londres, âgé de 90 ans, celui qui, aux jours de l'enfance lointaine, s'asseyait sur les genoux du peintre, et a gardé, avec le culte de sa mémoire, les précieuses notes qu'il a laissées!

Espérons que l'attention sera vivement attirée sur le maître genevois, que la commission fédérale des beaux-arts surtout s'occupera de lui et fera tous ses efforts pour acquérir, pendant qu'il en est temps, un certain nombre de ses œuvres, dont les marchands anglais commencent à pressentir le prix. Prière aux journaux de reproduire ce vœu timide et sincère!

— Ce doit être un joli livre que celui de M. R. de Tavel, dont nous venons de lire la traduction : *Ainsi va le monde*¹. Cette traduction est imparfaite : il était impossible de bien rendre en notre langue la saveur du patois original. Quand un patricien bernois appelle sa fille (qui est une demoiselle à marier) du nom de *Kröteli*, Joseph Autier traduit *Petite crapaud* : le mot allemand est comiquement familier, le français est simplement vulgaire; il eût fallu un équivalent. Mais existe-t-il? Autre chose : les Bernois de 1798, que le romancier met en scène, émaillent leur dialecte de phrases françaises qui produisent d'amusants effets de contraste; il n'en peut rien rester dans la traduction; et nous ne trouvons plus drôles du tout les *afin* (corruption d'*enfin*) dont le Bernois use sans cesse dans la conversation. Le style de la traduction laisse aussi à désirer : « Oh! que n'avez-vous pu la voir! » s'écrie un des person-

¹ Nouvelle historique traduite du dialecte bernois par Joseph Autier. Neuchâtel, Attinger, in-12.

nages : quelle langue est-ce là ?... On devine un grand charme d'humour et de bonhomie dans le récit de M. de Tavel. Il a su placer des aventures gaies dans une époque triste : la chute de l'antique Berne n'empêcha pas les gens de s'aimer, de rire, voire de danser : « Ainsi va le monde. » Je ne serais pas surpris que pour les Bernois ce livre fût un petit chef-d'œuvre d'observation précise et enjouée. L'artiste Dünki l'a revêtu d'une fort jolie couverture, qui sent son vieux Berne à cent ans de distance.

— C'est un bien joli roman que vient de nous donner M^{me} Georges Renard ¹. Il est intéressant par l'analyse du caractère de l'héroïne, jeune Lausannoise insurgée contre son entourage. Il y a, surtout dans le milieu du livre, une observation psychologique vraiment bien conduite, à travers des épisodes émouvants, qui nous reportent aux sombres jours de l'entrée de l'armée de l'Est en Suisse. Le dénouement est à la fois prévu et invraisemblable, mais ni l'un ni l'autre ne me gêne, dans une histoire que je lis pour mon plaisir. Une seule critique, — de détail — : l'auteur appelle la vie vaudoise « vie de province. » Ah ! non, par exemple ! Qu'on nous juge aussi barbares, aussi arriérés, aussi sots qu'on voudra ; mais nous ne sommes la « province » de personne. Si « trous » que soient nos repaires, du moins sommes-nous maîtres dans nos « trous. » — Au reste, M^{me} Georges Renard le sait bien, et le mot que nous soulignons n'est qu'une inadvertance de son héroïne....

P. S. Reçu au dernier moment : *Jean Petitot et Jaques Bordier, deux artistes huguenots du 17^e siècle*, par Ernest Stroehlin (Genève, Kündig, in-8°) ; — *Notre Gad*, par T. Combe (Aux Brenets, chez l'auteur, in-12) ; — *Malombre*, poésie par Vital Marilis (Genève, chez l'auteur, in-12).

¹ *Une jeune fille*. Roman. Bibliothèque de la *Femme nouvelle*. Montpelier, in-8°.

CHRONIQUE SCIENTIFIQUE

Economie de combustible par le dessèchement de l'air des hauts-fourneaux. — La machine à vapeur Hoffmann et ses vertus. — Moteur à pétrole et moteur à vapeur : la voiture Clarkson. — Utilisation de l'automobile comme générateur de force : système Mildé. — Un signe certain de la mort : l'acidification des viscères. — Abatage humanitaire des animaux de boucherie par le procédé Bendersky. — Les vers intestinaux comme collaborateurs du bacille de la fièvre typhoïde. — Publications nouvelles.

Une communication fort intéressante a été récemment présentée à l'Académie des sciences sur un procédé expérimenté aux Etats-Unis, consistant à débarrasser de son humidité l'air soufflé dans les hauts-fourneaux. Le résultat de cette dessiccation serait très net, au point de vue pratique : l'économie de coke serait de 20 $\frac{0}{0}$. Il faut observer qu'on avait déjà remarqué que par temps sec on pouvait diminuer la charge de coke ; mais ce n'est que maintenant que l'on comprend cette particularité. Le procédé employé aux Etats-Unis pour purger l'air de la majeure partie de son humidité consiste à lui faire traverser une chambre refroidie à -10° environ. L'humidité se dépose en un mélange de neige et de glace. Comme disposition pratique, le dessiccateur consiste en une chambre où passe un serpentín formé de 5000 tubes horizontaux, raccordés les uns aux autres, et dans lequel circule de l'eau salée refroidie à -23° par une machine à ammoniacale. L'air aspiré dans l'atmosphère, à raison de 1300 mètres cubes par minute, est refoulé dans la chambre froide sous pression de quelques millimètres ; il circule à travers le système de tubes et dépose sur ceux-ci les quatre cinquièmes de son humidité sous forme de givre qu'il faut gratter de temps à autre. L'air sort à la température de -10° et arrive aux machines soufflantes à la température de 0° environ. Avec l'air ainsi desséché, la consommation de coke descend de 970 à 770 kilos par tonne de fonte. Il faut moins de coke, celui-ci n'ayant plus à dissocier

l'eau qui, sans la chambre froide, serait entrée dans le haut-fourneau.

Une économie de 20 0/0 dans la consommation du coke serait bien, comme on l'a dit, une révolution économique dans l'industrie du fer.

Il semble, toutefois, que l'économie de coke pourrait bien résulter d'autre chose que du facteur invoqué par MM. Heurteau et Picard qui ont fait connaître l'innovation américaine. M. Henri Le Chatelier montre en effet qu'il est facile de calculer exactement l'économie qui serait due à la dessiccation de l'air : elle ne dépasserait pas 5 0/0. Si l'économie est de 20 0/0, un autre facteur est en jeu. Lequel ? On ne sait au juste. Il est probable que le soufre contenu dans le coke joue un rôle. Selon la qualité de fer recherchée, selon la teneur maxima en soufre admissible pour le métal, on marche en allure plus ou moins chaude. Avec un même minerai, on peut faire varier la consommation de coke de 800 à 1200 kilos par tonne de fonte, selon qu'on cherche de la fonte d'affinage commun ou du moulage de premier choix. Si l'air sec donne une fonte plus pure, moins sulfureuse, on peut marcher en allure plus froide sans sacrifier la qualité. L'air sec améliorerait la qualité du produit ; car l'humidité peut jouer un rôle considérable dans la désulfuration du métal. La conclusion de M. Le Chatelier est qu'il y a bien économie à employer l'air sec, mais qu'elle tient à une cause autre que celle qui a été annoncée.

— Suite de la lutte entre la turbine et la vieille machine à vapeur. Celle-ci tente de se réhabiliter, et c'est M. W.-M. Hoffmann, de Buffalo, qui la rajeunit. La nouvelle machine repose sur le principe que voici. Le cylindre tourne autour d'une ellipse qui est traversée et supportée par un piston creux, lequel supporte aussi le cylindre. L'ellipse sert de coffre à vapeur. Mais il serait difficile de donner une description intelligible sans le secours de figures. Contentons-nous d'indiquer que la *Hoffman Rotary* ne présente ni vibration ni oscillation, et fait à peine du bruit. Elle a peu d'encombrement : $\frac{1}{4}$ de celui des machines ordinaires, et, sans *compound*,

ne consomme que les $\frac{3}{4}$ de la vapeur nécessaire à celles-ci. Les journaux américains considèrent la machine Hoffmann comme devant opérer une révolution. Ils prédisent la possibilité de faire tourner 2000 fois par minute une roue de locomotive de 1^m20, ce qui signifie une vitesse de 6 500 mètres. Une voiture, avec son moteur, son personnel et ses voyageurs, pourrait faire 160 kilomètres à l'heure. L'énergie reviendrait aux $\frac{2}{3}$ de ce qu'elle coûte actuellement, et la production de l'électricité coûterait moitié de ce qu'il la faut payer, ce qui serait une mauvaise affaire pour le gaz. Le prix de revient des constructions navales serait très diminué, car il n'y aurait plus besoin d'autant de matériaux pour résister à la vibration.

Bref, la Hoffman serait une merveille. C'est possible. Attendons, toutefois : et à la première occasion qui se trouvera de donner à nos lecteurs une description de l'engin nouveau, qui n'est que sommairement expliqué par les journaux qui nous sont parvenus, nous verrons à donner de plus amples renseignements.

— Autre affaire : il s'agit de savoir si le moteur à pétrole doit, ou non, tuer le moteur à vapeur. A ceci, M. Clarkson, un constructeur anglais (*Revue générale des sciences*), répond que non, en ce qui concerne la voiture pour service public, qui doit être solide, sûre et économique. Les machines frêles, incertaines et coûteuses peuvent convenir aux particuliers, — ils ne tueront qu'eux-mêmes, — mais elles ne peuvent convenir au service public. M. Clarkson préconise la voiture à vapeur chauffée à la paraffine, et a expérimenté avec une voiture de ce genre, munie d'un moteur de 140 kilos, qui a fait 4800 kilomètres en neuf semaines (à 16 ou 18 kilomètres par heure), la voiture transportant quatorze voyageurs. Voici la dépense par mille (1609 mètres) :

Salaires	0,26
Combustible	0,15
Huile	0,02
Caoutchouc	0,10
Entretien	0,04
	<hr/>
	0,57

La recette a été de 16 fr. 50 par mille (20 061 courses à 20 centimes). La chaudière est verticale, cylindrique, multi-tubulaire, chauffée par un foyer contenu dans un coffre d'acier. Deux cylindres au moteur (pour le reste, voir la *Revue générale* du 15 novembre). Pour la dépense, elle est certainement inférieure à celle des moteurs à pétrole.

— Ceux-ci toutefois se défendent. La Compagnie de l'invention électrique et mécanique de Genève a construit un moteur nouveau (de 12 et de 24 C. V.) qu'on dit très robuste et simple (voir détails dans l'*Eclairage électrique* du 20 novembre) et qui paraît convenir spécialement à l'automobile. En même temps (*Revue technique* du 25 novembre), un électricien bien connu, M. Ch. Mildé, a imaginé un dispositif ingénieux, permettant d'employer l'automobile, quand elle n'est pas sur la route, comme générateur de force, utilisable de cent manières diverses. Le moteur d'automobile qui ne travaille pas s'use et se détériore, dit M. Mildé : il est donc indiqué, quand il ne traîne pas sa voiture, de l'employer autrement, à faire de la lumière, à produire de l'énergie dont on fera l'usage qu'on voudra. Pour arriver à ce résultat, il faut immobiliser la voiture, et établir entre elle et une dynamo, ou n'importe quelle machine à actionner, un lien d'accouplement fourni par un arbre à double cardan. On engage les roues dans deux rails en U en face de la dynamo, par exemple. Le cardan est fixé sur l'arbre du moteur avec une clavette et une goupille mobile : on serre les freins pour immobiliser les roues et débrayer le moteur. Celui-ci, accouplé à la dynamo, est mis en route par elle-même, alimentée par la batterie d'accumulateurs, ou bien on met en marche avec une manivelle fixée sur un axe parallèle à celui du moteur et relié à lui au moyen d'une transmission par chaîne ou par courroie. Le refroidissement est opéré par un ventilateur qui s'agite devant le radiateur, ou même par un filet d'eau froide venant d'un réservoir. L'installation est très simple dans le système de M. Mildé, et permet d'utiliser l'automobile, la nuit, à faire de la lumière,

par exemple, ou à pomper de l'eau, après avoir servi de jour en qualité de voiture.

— Nous remarquons une note de MM. Brissemoret et Ambard à la Société de biologie (séance du 26 novembre) sur un nouveau signe de la mort. Chez le vivant, le foie et la rate ont une réaction alcaline appréciable ; mais, très vite après la mort, la réaction change : elle devient acide et l'acidité va croissant. Ce phénomène est absolument constant ; et ceci lui donne du prix comme signe certain de la mort. Pour utiliser ce signe à prévenir les inhumations prématurées, MM. Brissemoret et Ambard conseillent de procéder de la façon suivante. Il suffit d'un papier de tournesol bleu et d'une seringue hypodermique avec son aiguille. On ponctionne la peau de l'abdomen, ou du flanc, dans la région du foie, par exemple ; on exerce une forte aspiration avec la seringue, et on la maintient jusqu'au moment où l'aiguille sort de la peau. Le contenu de la seringue est posé sur le papier réactif, qui prend aussitôt, sur l'autre face, une teinte rouge caractéristique. Chez l'homme, la réaction est très intense après 24 heures ; elle est nette déjà une demi-heure après la mort.

— A signaler aux amis des bêtes les recherches de M. Bendersky (Société de biologie, même séance) sur un procédé simple d'anesthésier des animaux sacrifiés pour l'alimentation. Cette anesthésie s'obtient en faisant respirer un mélange d'acide carbonique et d'oxygène. La chair des animaux tués ainsi sans souffrance est parfaitement saine et agréable au goût ; on a la précaution de les saigner durant l'anesthésie. Il serait très désirable qu'on pût appliquer les procédés de M. Bendersky ; car, si nous avons le droit de manger la chair des animaux, nous n'avons pas celui de les faire souffrir, et nos méthodes d'abatage sont encore bien cruelles et inhumaines.

— Le danger des vers intestinaux. D'après M. Guiart, de Paris, les vers intestinaux, les trichocéphales en particulier, seraient en grande partie responsables de beaucoup de cas de fièvre typhoïde. Le bacille d'Eberth reste l'agent spécifique, mais les trichocéphales seraient de malfaisants collaborateurs

du bacille. Ils agiraient en piquant l'intestin pour s'y fixer, en ouvrant la porte aux bacilles qui, autrement, n'entreraient pas. On a souvent remarqué la présence ou l'abondance des vers intestinaux chez les malades atteints de fièvre typhoïde ; mais on ne comprenait pas en quoi les vers pouvaient avoir quelque relation avec la maladie. Maintenant, on comprend : les vers sont des lancettes qui opèrent l'inoculation des bacilles en les introduisant dans l'organisme, en leur permettant d'entrer dans les parois de l'intestin, au lieu de rester loin de celles-ci.

— Publications nouvelles : *L'évolution comparée des sables*, par J. Girard (R. de Rudeval, Paris) ; très belle étude, pleine d'attraits pour le géologue et le géographe, des méthodes de transformation de la surface du sol, du caractère des sables, de leur origine, de leurs déplacements, des dunes et de la transformation des rivages. C'est ici une œuvre excellente, et qui restera. — *Les accidents du travail. Médecine légale, jurisprudence*, par MM. Ollive et Le Meigneu (R. de Rudeval) ; ouvrage qui intéresse les médecins, les industriels et les magistrats, à qui la loi de 1898 a rendu nécessaires des connaissances très spéciales sur lesquelles on n'a guère publié d'ouvrages bien faits jusqu'ici. — *La personnalité humaine, sa survivance, ses manifestations supranormales*, par F.-W.-H. Myers (trad. Jankelevitch, P. Alcan). Œuvre très intéressante pour tous ceux que préoccupe le spiritisme : résumé des conclusions d'un homme fort distingué qui, ayant perdu la foi, a passé trente ans à chercher dans le spiritisme des preuves de l'immortalité de l'âme. — *Recueil d'expériences élémentaires de physique*, par H. Abraham (tome II. Gauthier-Villars), second volume de l'œuvre déjà signalée ici même, concernant les expériences relatives à l'acoustique, l'optique, l'électricité et le magnétisme ; comme le précédent, ingénieusement conçu et plein de renseignements utiles. — *Du laboratoire à Fusine*, par L. Houllévigie (A. Colin). Ouvrage bien compris, destiné à satisfaire la curiosité pour les choses scientifiques, à renseigner ceux qui s'intéressent aux découvertes industrielles et

veulent savoir comment elles se sont produites, et comment l'expérience de laboratoire a conduit à l'application dans l'usine. Principaux sujets traités : le rôle des machines ; les moteurs à gaz ; transport et distribution de l'énergie ; les Alpes industrielles. Electrochimie. Eclairage par incandescence. La science et les applications du froid. Molécules. Ions ; corpuscules. Excellentes étrennes pour jeunes gens, et pour adultes aussi. — *Leçons sur la topométrie et la cubature du terrain*, par M. d'Ocagne. (Gauthier-Villars). Il s'agit ici des notions concernant la topométrie instruments et emploi, (planimétrie, altimétrie, théorie des raccordements) et la cubature des terrains, (évaluation des volumes et surfaces des terrains, des profils ; procédés géométriques, algébriques, nomographiques, compensation et mouvement des terres, etc.) ; œuvre très précise et concise qui s'adresse à des praticiens d'ordres divers. — *L'Italie antique*, par André Lefèvre (R. de Rudeval, Paris). Exposé des origines des croyances primitives du groupe formé d'éléments divers, composant l'assemblage ombro-sabello-latin, qui a fait la puissance romaine ; travail littéraire, historique et philosophique des plus nourris, et qui intéresse quiconque étudie l'histoire des civilisations, de leur origine et de leur décadence. — *Ephémérides astronomiques décimales pour le méridien de Paris*, par MM. J. de Rey-Pailhade et A.-C. Jouffroy. (Gauthier-Villars). Nous avons ici la réduction en système décimal des données astronomiques calculées et publiées en système sexagésimal ; des tables permettant de passer du second au premier, pour décimaliser à vue les cartes marines ; une table de réfraction de décigrade en décigrade ; des tableaux pour la conversion du temps-grade moyen en temps-grade sidéral, ou inversement. En outre, les auteurs donnent l'éphéméride décimale du soleil complète pour 1905, et celle de Jupiter, avec les positions des principales étoiles des deux hémisphères. Cet essai, disent MM. de Rey-Pailhade et Jouffroy, démontrera de façon éclatante la supériorité de la méthode décimale. En tout cas, il ne peut manquer d'intéresser les astronomes et navigateurs désireux de se rendre

compte par eux-mêmes des avantages de la décimalisation du temps. — *Les turbines à vapeur*, par G. Hart (Gauthier-Villars). Ce livre était nécessaire. Il traite de toute la question des turbines : description, classification, théorie ; types principaux, installations diverses, résultats obtenus, etc. C'est toute la théorie, toute la pratique et toute l'histoire de la turbine, rapidement, mais clairement présentées. — *L'éther, principe universel des forces*, par A. Marx (Gauthier-Villars). Essai de physique philosophique composé de trois mémoires, sur l'attraction universelle, sur l'électricité, et sur les actions moléculaires. Chaque mémoire est accompagné d'un résumé très complet qui le rattache aux autres. Cette œuvre intéressera les théoriciens de la physique, tous ceux qui veulent tirer quelque conclusion générale des faits découverts au cours des dernières années au sujet des forces, en prenant ce mot dans son sens le plus large.

CHRONIQUE POLITIQUE

Température. — Ce qui a occupé la France. — Politique et finances en Allemagne. — Les Russes en Mandchourie et en Russie. — Suisse : session des chambres fédérales. — Traités de commerce. — Banque centrale d'émission.

Les derniers jours de novembre et les premiers de décembre ont été charmants ; très beaux, avec soleil, pendant lesquels la température s'est élevée en laissant les nuits fraîches. Puis sont venus les nuages au matin, s'éclaircissant pour le milieu de la journée, et le dégel dans le redoux. Du 5 au 6, forte pluie pendant la nuit, puis nuageux et doux, avec soleil. Enfin le 7, le mauvais temps l'a emporté, avec des torrents d'eau accompagnés de rafales violentes, et plus ou moins la même température s'est manifestée pendant une semaine, assez glaciale, et désagréable par-dessus le marché, jusqu'au 14 où le baromètre, remontant rapidement, — trop, — a ramené

lumière et chaleur. Cette livraison devant paraître dix jours avant sa date, nous ne pouvons donner la température que d'une partie du mois, mais la plus importante en ce sens qu'elle a tiré d'inquiétude beaucoup de gens. La semaine troublée, et mauvaise un peu partout, a été accueillie avec reconnaissance parce qu'elle a amené de notables quantités d'eau sur des terres non encore prises par la gelée, au moment où l'on était sérieusement inquiet pour les approvisionnements d'eau pendant l'hiver. La disette, si elle vient, en aura été au moins reculée. Sur les montagnes, la neige est descendue assez bas. La caractéristique du temps jusqu'ici a été son extrême instabilité. Le baromètre a eu des mouvements désordonnés, montant rapidement à de grandes hauteurs, pour redescendre non moins vite très bas, et il ne semble pas qu'il y ait de raisons pour que cela cesse.

— La France a fortement attiré l'attention de l'Europe, d'abord par la visite des parlementaires scandinaves auxquels on a fait grande fête, puis surtout par la situation du gouvernement. Comme nous l'avons dit dans notre dernière chronique, cette situation est devenue précaire, tellement que tout le monde prévoyait et prévoit encore sa chute prochaine. Notre impression n'est pas tout à fait la même, comme on le sait. M. Combes a commis de grandes fautes, mais on peut se demander s'il aurait pu faire autrement sans disloquer le bloc qui l'appuie aux chambres, et si un autre gouvernement serait possible? Un certain nombre de membres du bloc se sont tournés contre lui, ce qui l'a nécessairement affaibli, car ce sont des députés qui aspirent à le remplacer. La question se pose s'ils pourraient constituer pour les soutenir une majorité suffisante sans rallier le centre droit, les soi-disant progressistes de M. Méline. Dans ce cas, il y a lieu de penser que leurs jours seraient courts et mauvais, car aucun gouvernement républicain ne peut subsister sans l'appui de l'extrême gauche, et la France risquerait de rentrer dans la période des ministères instables, dont Waldeck-Rousseau l'a tirée, et c'est peut-être le plus grand service qu'il lui ait rendu.

Ce qui est quelque peu rassurant pour le ministère Combes, c'est que, malgré ses défauts, il est régulièrement sauvé par les fautes plus grandes de l'opposition nationaliste. Naturellement, ce n'est pas une garantie d'avenir. Tant va la cruche à l'eau.... et c'est précisément pourquoi ses adversaires reviennent continuellement à la charge. Mais leurs derniers exploits sont bien caractéristiques. Le lâche attentat contre le général André, qui a valu à celui-ci d'être sacrifié, grande erreur en ce sens que les nationalistes y ont vu une concession de la peur, a produit des faits inattendus. Celui qui en était l'auteur, le député Syveton, allait passer en cour d'assises lorsque, la veille, on le trouva mort dans son cabinet, pour avoir respiré de l'oxyde de carbone. D'entrée, il paraissait évident qu'il y avait accident ou suicide. Quelques meneurs nationalistes y virent autre chose. Les gens mauvais emportés par la passion ont l'habitude de se trahir eux-mêmes. Ils accusent les autres de ce qu'ils feraient s'ils en avaient le pouvoir, donnant ainsi la mesure exacte de leur moralité. Cette fois, ils ont immédiatement accusé les francs-maçons d'avoir assassiné leur grand, leur cher ami Syveton, une perle entre leurs chefs, sur lequel Coppée et Lemaître sont venus pleurer bruyamment pour la galerie.

Or, Syveton et ses amis semblent s'être donné le mot pour afficher leur honte, et se mettre au pilori public avec tout leur parti. Lui, avait fait tous ses efforts pour que son affaire arrivât devant le jury, dont il espérait un acquittement, et qui devait fournir un moyen de ruiner le gouvernement. De telle sorte que le parquet s'était préparé à lui opposer son indignité. Était-il informé déjà de ce qui allait se découvrir ? On l'ignore. Mais les accusations portées contre le gouvernement ont rendu nécessaire une enquête approfondie, qui a mis au jour la conduite profondément scandaleuse de Syveton dans sa vie privée, qui n'expliquait que trop son suicide. Il est à remarquer que la vérité n'est apparue que par bribes, tenant en haleine le public pendant plusieurs jours, de telle façon qu'on ne parlait plus que de cela en France et au dehors, et que l'effet des

révélation successive a été aussi intense et profond que possible. Dans le cours de l'affaire Dreyfus, les nationalistes ont reçu plusieurs fois des leçons pareilles, où leurs machinations se sont tournées contre eux, sans les servir, comme on vient de le voir. Cette dernière est peut-être plus extraordinaire encore que les autres. Comme nous l'avons montré assez souvent, ils ont rendu le plus grand service au gouvernement par leur sottise et leur acharnement ; et on ne parle plus de la chute prochaine de M. Combes.

La majorité qui l'appuie s'est reprise, et il serait bien à désirer que les meilleurs éléments de l'opposition le soutinssent en une certaine mesure pour rendre aussi favorables que possible les grands changements qui se préparent, en particulier la séparation de l'église et de l'état, qui ne paraît pas pouvoir être beaucoup différée, ainsi que les assurances en faveur de la vieillesse. Quant à l'établissement d'un impôt sur le revenu, qui a donné lieu déjà à des débats très intéressants, l'opposition, qui sera surtout frappée, pourra l'aggraver notablement, si elle se montre factieuse et veut s'en servir contre le ministère. Il est difficile de croire que cet impôt sera favorable à la France, car il est contraire à toutes ses expériences fiscales. Comment le pratiquer sans stimuler ces délations contre lesquelles l'opinion s'est soulevée avec tant de force récemment ? Le régime fiscal actuel a de grands défauts, mais on y est habitué, ce qui est un point capital, et il a montré une élasticité dont les finances publiques se sont bien trouvées.

Après la chambre, le sénat a donné son approbation aux arrangements pris avec l'Angleterre pour éviter les causes de conflits. Dans les deux assemblées les débats ont été remarquables. Les dissidences qui se sont manifestées ont contribué à montrer combien cet accord était avantageux aux deux pays, et la majorité en sa faveur a été très forte. Il ne pouvait en être autrement.

— En Allemagne, les discussions du Reichstag ont été suivies avec attention, d'un côté parce que le chancelier, M. de Bülow, a été amené à s'expliquer sur la politique étrangère et

les relations avec la Russie et l'Angleterre, de l'autre en soulevant le voile sur la situation financière de l'empire, qui est loin d'être brillante et pour laquelle on en est à chercher des expédients. Les énormes dépenses militaires et navales y sont pour beaucoup, et il s'agit de les augmenter, ce qui mécontente et alarme le public. Elles sont en corrélation étroite avec la politique étrangère que M. de Bülow s'est efforcé de justifier, sans beaucoup de succès, il faut le dire. Naturellement, il est grand partisan de la paix, comme l'était le gouvernement russe avant les événements de Mandchourie. Il n'en demeure pas moins que c'est à ce pacifique entre tous que sont dues les augmentations d'armements qui ont été faites depuis le nouveau cours. Que serait-ce donc s'il était moins pacifique ? La marine en fournit un bon exemple. Lorsque Guillaume II demanda les crédits nécessaires pour augmenter sa flotte, cela se fit au son des clairons, et avec une forte odeur de poudre à canon. L'Angleterre se développa plus fortement encore, et les Etats-Unis se mirent à l'œuvre pour se donner une marine, qui sera bientôt la plus puissante, à la seule exception de celle de l'Angleterre. Qu'est-ce que l'Allemagne y a gagné ? Elle continue à être inférieure sur mer aux adversaires qu'elle pourrait rencontrer, et elle a augmenté ses dépenses si fortement qu'elle ne peut plus y suffire et est obligée d'en couvrir une partie au moyen d'emprunts. D'autant plus que ses colonies commencent à lui imposer de durs sacrifices, en particulier celles de l'Afrique du sud. En outre, elle a éveillé les défiances de tous ses voisins, — qui ne le lui disent pas, la diplomatie a coutume de se servir des formules et des gestes les plus polis ; — mais que l'Allemagne soit isolée, c'est ce qu'elle a parfaitement senti, non sans une colère qui a trouvé plus d'une expression fort bien comprise, et dont le discours très habile du chancelier de Bülow est une manifestation assez claire pour qui a appris à lire entre les lignes. Qui s'excuse s'accuse. C'est maintenant que se font sentir à l'état aigu les conséquences d'une politique dont on a cherché vainement à dissimuler les tendances inquiétantes. On peut s'attendre, sur

cette question vitale des finances, à une lutte entre le gouvernement et le Reichstag, lutte qui a déjà commencé lorsque celui-ci a refusé d'abolir les contributions matriculaires des états confédérés, appelés à se saigner pour faire face au déficit, ce qui est bien fait pour les pousser à imposer de leur côté des économies au gouvernement central. Pour la politique générale, les délibérations du Reichstag vont donc prendre un intérêt d'autant plus grand que la situation de l'empire est d'ores et déjà affaiblie. Ses finances s'avarient, et elle ne possède pas de réserves, car, en cas de crise, la guerre ne ferait qu'une bouchée du fameux trésor de guerre de Spandau.

— En Russie, l'agitation produite par la guerre continue en s'accroissant. En Mandchourie, Port-Arthur tient encore, mais le siège s'est beaucoup resserré. Des positions dominantes, — la fameuse colline de 203 mètres, en particulier, — ont été prises, avec des pertes énormes des deux côtés, plus sensibles pour les Russes, qui ne peuvent les compenser, et elles ont servi aux assiégeants à détruire presque complètement ce qui restait de la flotte, à faire sauter des arsenaux, avec les munitions qu'ils renfermaient, et à battre en brèche les dernières fortifications.

Les Japonais ont atteint de cette manière leur but principal. Ils étaient menacés par l'arrivée de la flotte de la Baltique aussi longtemps que celles de Port-Arthur et de Vladivostok pouvaient se joindre à elle, comme le comportait le plan russe. Maintenant ce danger est écarté. Le long trajet pour arriver sur le théâtre des hostilités aura certainement amélioré les équipages des navires russes, mais la flotte dans son ensemble est inférieure en force à celles du Japon, et il a été question déjà de l'arrêter avant qu'elle s'expose à la destruction. Un des officiers retenus pour l'enquête sur les événements de Hull a utilisé ses loisirs forcés en publiant dans la *Novoie Vremia*, le journal le plus lu de Pétersbourg, une série d'articles reproduisant en partie un mémoire adressé à l'amirauté, dans lequel il a montré que la flotte de la Baltique allait au-devant d'un désastre certain si elle n'était forti-

fiée par une nouvelle escadre, et l'on dit qu'il a exprimé l'opinion même de l'amiral commandant cette flotte. La sensation produite a été immense. Tout le monde en Russie a compris qu'il disait vrai.

Sur terre, les affaires ne vont guère mieux pour les Russes. Près de Moukden, les deux armées sont en présence, à une très petite distance l'une de l'autre, cherchant réciproquement à surprendre leurs avant-postes, petits combats sans autre portée que de maintenir la vigilance partout. On se canonne aussi assez fréquemment, lorsqu'on croit pouvoir porter quelque dommage à l'ennemi. Les Japonais moins que les autres. Ils ménagent leurs munitions, qui trouveront sans doute un meilleur emploi. De part et d'autre, on s'installe pour l'hiver, soit en améliorant les fortifications, ou aussi les espèces de terriers où logent les soldats.

Deux rumeurs sont arrivées jusqu'en Europe, sans qu'on puisse contrôler et savoir ce qu'elles ont de vrai. L'une assure que Kouropatkine est très inquiet parce qu'il a maintenant 400 000 hommes et que le chemin de fer n'est pas en mesure de le ravitailler en vivres et autres choses nécessaires. Sur quoi ses adversaires de Pétersbourg prétendent qu'il prépare d'avance la justification d'une retraite qu'il prévoit prochaine. Mais on peut admettre qu'il éprouve de grandes difficultés, non pas seulement à nourrir une pareille multitude, augmentée de tous les aventuriers qui s'assemblent autour des armées, mais aussi à se procurer les fourrages pour de nombreux chevaux, et le combustible pour chauffer tant de monde. A moins que tout ceci ne soit un moyen de tromper l'ennemi, probablement aussi au courant que nous de toutes les nouvelles arrivant de Russie, que le télégraphe leur transmet de Londres ou d'ailleurs.

Ce qui nous conduit à la seconde rumeur, d'après laquelle une partie de l'armée marcherait sur la Corée, sur les derrières de l'armée japonaise, pour la couper de ses communications. Le mouvement serait très compréhensible et faisable en été. L'est-il sans de très grands risques par les froids intenses de

la nuit, alors que les troupes devraient bivouaquer en plein air, ou cherche-t-on simplement à inquiéter l'ennemi? L'avertirait-on bénévolement d'un mouvement pareil si l'on voulait l'exécuter réellement? Tous ces bruits peuvent renfermer une part de vérité, mais ils n'en sont pas moins hautement suspects. Les Japonais sauront sans doute en tenir le compte qu'il faut et n'y pas attacher une importance exagérée.

Il en est d'autres que l'on peut admettre parce qu'ils répondent à la situation, et ce sont les plus importants. Tous les avis de Russie montrent que, lentement mais sûrement, ce pays se réveille jusque dans ses profondeurs. Le gouvernement a été obligé de faire d'immenses concessions, qui ne sont pas assurées, il est vrai, mais sur lesquelles il sera difficile, sinon impossible, de revenir. La liberté de la presse est devenue presque complète, celle de la parole également, et celle d'association est en marche. Il en est résulté déjà des troubles très regrettables, mais peut-être inévitables dans la fermentation. A Pétersbourg, des démonstrations ont été organisées sur une grande échelle et ont dû être réprimées par la police encore intacte et très forte. Il y a eu des arrestations, dont une partie n'a pas été maintenue, ce qui est le renversement de toutes les coutumes passées, et bon nombre de blessés, mais on ne parle pas de morts. Et quelle était la demande essentielle? La fin de la guerre, qui répond aux vœux populaires dans toute la Russie, bien qu'elle ne soit pas peut-être des plus avisées, car la liberté actuelle tient probablement pour plus qu'on ne pense à l'absence d'une grande partie de l'armée envoyée en Mandchourie, et dont le gouvernement ne dispose plus pour la répression des insurrections possibles. Qu'advicndrait-il si elle rentrait?

Qu'on remarque ce point, qui paraît capital. Les représentants des zemstvos, réunis à Pétersbourg, n'ont pas élevé la voix à ce sujet. Ils se sont préoccupés d'obtenir des réformes qui fussent assurées et sur lesquelles on ne pût revenir. Lorsque le tsar les a en quelque sorte licenciés, ils se sont

dispersés sans réclamer, mais pour se rapprocher silencieusement les uns des autres et se tenir prêts lorsqu'on les rappellerait, ce qui vient de se faire. Ils ont compris qu'on aurait besoin d'eux, même pour arriver à la paix, et ils demandent avant tout les réformes qui leur permettront d'agir. Ils ont rallié autour d'eux probablement tout ce qu'il y a de bon et de sensé dans leur entourage, et ce qui prouve leur puissance, c'est que les grands personnages qui leur sont hostiles se retirent devant ce flot montant qui va peut-être devenir irrésistible, comme vient de le faire le grand-duc Serge en donnant sa démission de gouverneur de Moscou.

Jusqu'ici, on peut dire que tout marche bien, que l'évolution nécessaire se poursuit dans de bonnes conditions. Mais cela ne veut pas dire qu'il en sera toujours ainsi. La transformation à accomplir est tellement grande, elle remuera tant de passions, qu'on ne peut se flatter de la voir couler d'un cours égal, exempt de chutes, de rapides et de remous. Ce sont toujours les débuts qui sont les plus faciles. On ne peut s'attendre à voir une bureaucratie toute-puissante abandonner sans lutte les positions privilégiées qu'elle détient encore en partie et qu'elle aspire probablement à reprendre. Cependant, la poussée populaire est déjà trop forte pour pouvoir être anéantie, et l'on peut croire que l'aurore de meilleurs jours s'est levée sur la Russie. S'il en est ainsi, cet empire n'aura aucune raison d'en vouloir au Japon, loin de là, car c'est par lui qu'il se sera relevé et qu'il entrera en possession de lui-même. Acceptons-en l'augure au moment où commence une nouvelle année.

En Suisse, l'intérêt se concentre sur la session des chambres fédérales, qui a passablement de choses importantes à discuter. L'assemblée a procédé aux nominations habituelles et choisi pour président de la Confédération M. Ruchet, de Vaud, et pour vice-président M. Forrer, de Winterthour. Quatre juges fédéraux, un pour remplacer M. Gallati, mort à peine installé, et trois nouveaux. Les socialistes avaient présenté M. Lang,

de Zurich, qui a échoué contre M. Schmid, catholique des petits cantons. Pour Genève, M. Picot. Aucun homme politique, ni très connu, sauf M. Schmid.

Par suite d'une indiscrétion regrettable, le traité de commerce avec l'Italie a dû venir en délibération. Il a déjà été accepté par les chambres italiennes, qui avaient la priorité, et il n'est guère douteux qu'il ne passe également à Berne, bien que les viticulteurs ne soient pas contents d'un relèvement des droits insuffisant à leur gré. Les concessions de l'Italie à l'importation, et les relèvements de droits du côté suisse ont paru en général, sinon toujours équitables, au moins acceptables. Le traité avec l'Allemagne, pour lequel le Reichstag aura aussi la priorité, ne viendra que plus tard.

— La tâche la plus importante concerne la banque centrale d'émission, deux fois échouée, et qui a été reprise sur une nouvelle base, empruntant le concours des cantons et du capital privé. La banque d'état une fois écartée et moins populaire que jamais, il était relativement facile d'organiser une institution qui réponde aux vœux du pays. Les cantons et leurs banques officielles ont vaincu la centralisation, ce qui est excellent et montre bien que notre régime de fédération n'est pas encore mort. Il a de profondes racines dans l'histoire, dans les mœurs, dans les intérêts économiques aussi, qui sont divers, tiennent à évoluer dans la liberté, et ne veulent pas passer sous le niveau centralisateur de la bureaucratie, dont on est joliment las, surtout peut-être depuis que les chemins de fer sont entre les mains de la confédération.

Nous laissons, faute de temps et d'espace, plusieurs autres choses qui ne seront pas liquidées dans cette session fort remplie, et auxquelles on pourra revenir plus tard.

Lausanne, 17 décembre 1904.



BULLETIN LITTÉRAIRE ET BIBLIOGRAPHIQUE

LA MAISON FAMILIALE A BON MARCHÉ, par *Henry Baudin*, architecte. — 1 vol. in-8°. Genève, Société pour l'amélioration du logement, 1904.

Une faveur réjouissante et journellement croissante accueille un peu partout maintenant l'idée de beauté par le peuple et pour le peuple, — cette idée dont l'Angleterre de 1850 fut le foyer et qui devait avoir un rayonnement si puissant, — et il est naturel que cette faveur s'attache particulièrement aux essais sincères de restaurer, sinon de recréer, cette architecture domestique que connurent nos pères, mais que semblait jusqu'ici avoir reniée notre époque d'industrie et de spéculation, oubliée, pour son plus grand détriment, de la beauté.

Récemment, le livre de M. Camillo Sitte sur l'*Art de bâtir les villes* suscitait le plus vif intérêt par ses remarques si judicieuses et par la largeur de ses vues. C'est bien un peu de ces idées que M. Baudin s'est inspiré, et c'est un chapitre développé et traité à fond qu'il a voulu ajouter à ce livre en écrivant sa monographie si bien faite et si suggestive de *La maison familiale à bon marché*.

On ne saurait poser plus largement et plus justement le sujet que ne le fait l'auteur au début :

« La redoutable question de l'habitation à bon marché est la préoccupation actuelle des hygiénistes, des économistes et des hommes d'état qui ont reconnu la puissante influence du logement sur l'individu, et son rôle social au point de vue du bien-être et du progrès.

» La solution de cette question est intimement liée à la lutte, résolument engagée aujourd'hui, contre ces deux plaies de notre siècle : la tuberculose et l'alcoolisme, pourvoyeurs des hôpitaux, des maisons de fous et des prisons, cause de la déchéance économique et morale des peuples. »

Ceci nous amène à considérer le problème complexe de l'habitation à bon marché dans son expression la plus intéressante, la *maison familiale*, et à en étudier les solutions réalisables.

Car la création et le développement de la maison familiale, et l'abandon de la maison collective, sont de la plus haute importance pour l'amélioration sociale. Voici une citation d'un rapport de commission de logement à bon marché, empruntée au livre de M. Baudin, et qui paraît d'une évidence indiscutable :

« Un ouvrier-propriétaire fréquente rarement les cafés et les cabarets. Il a hâte, sitôt son travail terminé, de rentrer chez lui, et il consacre tous ses instants de liberté à l'entretien et à l'amélioration de sa maison, de son jardin ; il donne tous ses loisirs aux soins de sa famille et de sa propriété. »

M. Baudin passe donc en revue tout ce qui a été fait jusqu'ici dans ce domaine. Il montre, devis en mains, la possibilité de revenir à la maison familiale. Il prévoit les objections, dont aucune n'a de valeur sérieuse ; il envisage certaines réformes nécessaires et aisées de notre vie actuelle et de nos mœurs, pour favoriser le retour à la vie de famille dans la maison de famille.

M. Baudin passe ensuite aux conditions pratiques, concernant essentiellement les questions d'hygiène et de commodité ; puis aux conditions esthétiques, car il est de première importance que l'ouvrier se plaise dans son logis, et qu'avec le minimum de dépense on atteigne au maximum possible de confort et de beauté. Ces conditions esthétiques concernent l'aspect extérieur de la maison ; le groupement et le plan de lotissement ; la disposition des jardins ; enfin la décoration et l'ameublement intérieurs.

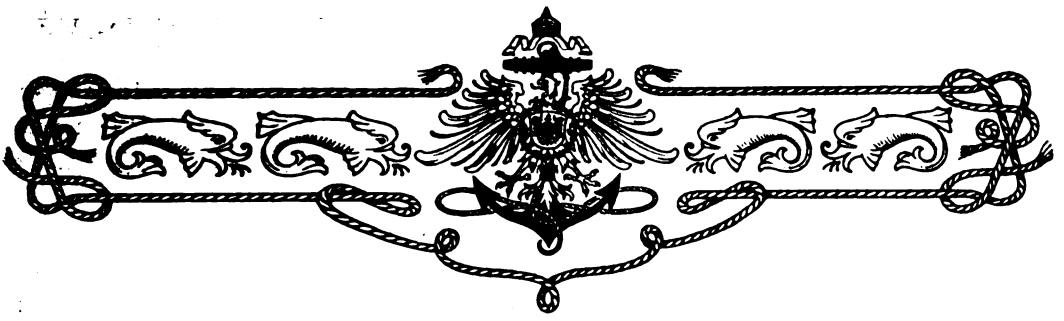
Restent à envisager les conditions financières, prix, construction, facilités d'achat et d'amortissement. Nous verrons ainsi qu'un ouvrier pourra acquérir une maison plaisante, en versant une petite avance, et en payant ensuite un amortissement en tout cas pas supérieur à un loyer ordinaire, et qui au bout d'une quinzaine d'années le fera définitivement propriétaire, n'ayant plus que les menus frais d'entretien.

Telle est, en quelques mots, l'esquisse des idées développées par M. Baudin dans son livre si intéressant, illustré de nombreuses reproductions, profils, élévations, plans et devis de constructions familiales à bon marché.

Et l'on se met à penser que, si tous ceux qui s'intitulent architectes mettaient dans l'exercice de leur profession autant de préoccupation esthétique et d'intérêt à l'amélioration sociale que M. Baudin, la question du logement esthétique et à bon marché serait *bien près d'être résolue.*

B. G.





Einiges über Schiffsartillerie, Torpedos und Seeminen in der französischen Marine.

Die Berichte über die Sitzungen des französischen außerparlamentarischen Marine-Untersuchungsausschusses sind zwar regelmäßig veröffentlicht worden, indessen entweder von Laien verfaßt oder, wenn amtlichen Ursprunges, absichtlich so allgemein gehalten, daß es schwer ist, aus ihnen ein Bild über das Material der französischen Flotte zu gewinnen. Immerhin erscheinen die folgenden Auslassungen beglaubigt genug, um sie hier wiederzugeben.

Der französische Chefkonstrukteur, Herr Bertin, hat nicht nur einen Bericht über den Stand der Bauten vorgelegt, sondern auch mehrfach persönlich vor dem Ausschusse Rede und Antwort gestanden. Hierbei sagte er über die Linienschiffe des Flottengesetzes vom Jahre 1900, sie hätten die neue und ihnen eigentümliche Eigenart, daß man in der Höhe ihres in der Wasserlinie geschützten Körpers über Wasser die nötige Gewähr gegen die Gefahr des Kenterns infolge von Verletzungen im Gefecht gefunden habe. — Hierdurch wird indirekt die mehrfach geäußerte Befürchtung bestätigt, daß die älteren Linienschiffe gegen diese Gefahr nicht genügend gesichert seien.

Herr Bertin legt auch großen Wert auf allgemeine Einführung eines Kesseltyps, allem Anschein nach eines engrohrigen Wasserrohrkessels, denn er führte aus, daß der vom Minister (Belletan) bevorzugte Typ (weitrohriger Wasserrohrkessel) gefährlich ist, in Frankreich Anlaß zu Unfällen gegeben und in Rußland, Italien und den Vereinigten Staaten die Tötung von Heizern verursacht hat. Trotzdem bleibt er in Ge- einigten Staaten die Tötung von Heizern verursacht hat. Trotzdem bleibt er in Ge- brauch. Dieser Typ ist von Einfluß auf den Bau der Schiffe und ihre Konstruktions- daten. In einem Falle (vermutlich „Ernest Renan“) mußte, um dem Wunsche des Ministers gerecht zu werden, die beabsichtigte Maschinenleistung um 6000 Pferdestärken herabgesetzt werden wegen des Gewichtes und Raumbedarfes dieser Kesselart.

So spärlich die Nachrichten über das Schiffsmaterial fließen, so eingehende Angaben über die Armierung der Schiffe liegen in dem im Mai 1904 dem Ausschusse vorgelegten Berichte des damaligen Chefs des Generalstabes der Marine, Kontreadmiral

Campion, vor. Da dies ein amtlicher, zur Rechtfertigung der Marineverwaltung gegen erhobene Vorwürfe aufgestellter Bericht ist, so darf er als zuverlässig die amtliche Auffassung widerspiegelnd, angesehen werden; er hat der folgenden Darstellung als Grundlage gebient.

A. Schiffsgeschütze.

1. Die Rohre. Die zur Zeit in der französischen Flotte gebrauchten Geschütze stammen aus den Jahren 1893 bis 1902. Die einzelnen Kaliber sind folgende:

In Zentimeter:

30,5; 27,4; 24,0; 19,4; 16,5; 13,8; 10,0 — Modell 1893.

30,5; 27,4; 24,0; 19,4; 16,5 — Modell 1893—1896.

30,5; 16,5 — Modell 1893—1896 M.

19,4 — Modell 1902.

Außerdem sind noch Geschütze aus den Jahren 1887 und 1891 in Gebrauch.

Das Modell 1893 sollte mit der gleichen Ladung, den gleichen Geschossen, gleicher Anfangsgeschwindigkeit und gleichem Druck wie die Modelle 1887 und 1891 feuern, aber eine größere Widerstandskraft als diese haben. Die größere Widerstandskraft suchte man dadurch zu erreichen, daß man die einzelnen Teile der Rohre von mäßiger Stärke herstellte, so daß sie sich gut und gleichmäßig bearbeiten lassen, und indem man nach Möglichkeit Längs- und Querverstand durch Einführung des unabhängigen Ringes trennte, der in das Kernrohr eingeschraubt wird und die Verschlußmutter trägt. Diese Neuerung hat sich gut bewährt und ist auch bei den späteren Modellen beibehalten worden. Modell 1893 hat im Gebrauch befriedigt.

Das Modell 1893—1896 zeigt im wesentlichen dieselbe Konstruktion wie das vorige, doch sind die Erfahrungen, die man mit letzterem gesammelt hat, verwertet worden. Zur Erreichung einer größeren Anfangsgeschwindigkeit wurde der Kartuschraum verlängert zwecks Vermehrung der Pulverladung bei gleicher Dichtigkeit. Hierdurch ergab sich eine größere Gaspannung, die 3000 kg für den Quadratzentimeter erreichen kann, ohne das Material zu gefährden. Anfangs war das Einbringen des Geschosses durch die Länge und Form des Kartuschraumes erschwert, durch vorheriges Auswischen und Schmieren des Ladungsraumes ist dieser Übelstand ohne wesentliche Verlängerung der Ladezeit behoben worden.

Vergleichsschießen zwischen 19,4 cm-Geschützen Modell 1893 mit längerem Kartuschraum als Modell 1893—1896 und Modell 1893—1896 mit beweglichem Verlängerungsstück auf dem Schießplatze von Gávres ergaben den Einfluß, den das Verhältnis der Länge des Kartuschraumes zu seinem Durchmesser auf die ballistischen Eigenschaften des Geschützes hat. Der Gasdruck ist um so regelmäßiger, je kleiner das Verhältnis der Länge zum Durchmesser ist, oder mit anderen Worten: es ist vorteilhaft, den Durchmesser des Kartuschraumes zu vergrößern oder die Chambrage, d. h. das Verhältnis des Durchmessers des Kartuschraumes zum Kaliber, zu vermehren. Andererseits erlangt man durch Verkürzung der Länge des Kartuschraumes innerhalb gewisser Grenzen die Möglichkeit, mit demselben Höchstdruck eine größere Geschwindigkeit zu erzielen: die Vergrößerung der Chambrage ermöglicht also eine bessere Ausnutzung des Rohres unter gleichzeitiger Sicherung regelmäßigen Gasdruckes.

Beim Modell 1893—1896 M. sind diese Erfahrungen verwertet worden, da die Rohre aber bereits in Arbeit waren, so mußte man, unter Beibehaltung des gleichen Ladungsvolumens wie Modell 1893—1896, sich darauf beschränken, die Vergrößerung der Chambrage so einzurichten, daß die Widerstandskraft des Rohres nicht geschwächt wurde.

Die Konstruktion des Modells 1902 beruht auf den vorgeschilderten Schießplatz-erfahrungen; die mit dem ersten Geschütze dieses Modells — einem 16,5 cm — erreichte Anfangsgeschwindigkeit rechtfertigt die Annahme, daß man für das Rappengeschöß eine Anfangsgeschwindigkeit von 925 m erreichen wird.

Die Durchschlagkraft der Rappengeschosse des Modells 1902 ist in folgender Tabelle zusammengestellt, die die Stärke einer harvepisierten Stahlplatte in Millimetern angibt, welche das Geschöß in den verschiedenen Entfernungen und Auftreffwinkeln noch durchschlägt.

Kaliber	cm	16,5			19,4			24,0			27,4			
Gewicht des Rappengeschosses	kg	52			86			170			255			
Auftreffwinkel	Grad	0	18	30	0	18	30	0	18	30	0	18	30	
Entfernung	m	0	375	354	312	470	438	392	592	554	495	684	639	570
	500	344	320	287	433	406	365	558	518	463	649	604	542	
	1000	313	291	261	405	387	338	527	493	440	646	574	514	
	2000	255	237	213	340	307	284	464	434	388	560	512	468	
	3000	205	191	171	293	276	245	409	380	342	496	458	414	

Die Durchschlagkraft des 30,5 cm-Geschützes Modell 1893—1896 oder 1893—1896 M. liegt zwischen dem 24 cm- und 27,4 cm-Geschütz Modell 1902, näher dem ersteren. Die Vergrößerung der Anfangsgeschwindigkeit ermöglicht also eine Verminderung des Kalibers und daher für Schiffe gleicher Größe eine Vermehrung des Schießbedarfes.

Das Ziel der Schiffsartillerie-Konstrukteure ist Vermehrung der Anfangsgeschwindigkeit und dadurch Ermöglichung kleinerer Kaliber für die schwere Artillerie.

Die folgende Tabelle gibt die Verteilung der schweren und mittleren Artillerie nach Kalibern und Modellen auf die einzelnen Schiffe und ihre Anfangsgeschwindigkeit.

Kaliber:	Modell:	Anfangs- geschwindigkeit in Metern:	Schiffe:
30,5 cm	1893	780	Linienchiffe: „Masséna“, „Bouvet“, „Charlemagne“, „Gaulois“, „St. Louis“.
	1893—1896	815	Linienchiffe: „Jéna“, „Suffren“.
	1893—1896 M.	815	Linienchiffe: „République“, „Patrie“, „Liberté“, „Justice“, „Démocratie“, „Vérité“.
27,4 cm	1893	780	Linienchiffe: „Masséna“, „Bouvet“.
	1893—1896	815	Rüstenpanzer: „Henri IV.“, „Caïman“, „Requin“, „Indomptable“.
24,0 cm	1893	800	Kreuzer „D'Entrecasteaux“; Linienchiffe: „Courbet“, „Dévastation“; Rüstenpanzer „Furieux“.
19,4 cm	1893	770	Panzerkreuzer: „Bohuan“, „Jeanne d'Arc“, „Montcalm“, „Guendon“, „Dupetit Thouars“.
	1893—1896	840	Panzerkreuzer: „Marseillaise“, „Sully“, „Gloire“, „Condé“, „Amiral Aube“, „Victor Hugo“, „Jules Ferry“, „Léon Gambetta“.
	1893—1896 M.	—	Linienchiffe: „Liberté“, „Justice“, „Vérité“, „Démocratie“; Panzerkreuzer: „Ernest Renan“, „Jules Michelet“.

Kaliber:	Modell:	Anfangs- geschwindigkeit in Metern:	Schiffe:
16,5 cm	1893	770	Kreuzer: „Châteaurenault“, „Guichen“, „Jurien de la Graviere“, „Rascal“, „Catina“, „D'Assas“, „Cassard“, „Protet“; Rüstenpanzer: Henri IV.; Linienschiffe: „Jéna“, „Formidable“.
	1893—1896	865	Linienschiff „Suffren“; Panzerkreuzer: Typ „Marseillaise“, Typ „Montcalm“, Typ „Kléber“, „Léon Gambetta“, „Jules Ferry“.
	1893—1896 M.	865	Linienschiffe: „République“, „Patrie“; Panzerkreuzer: „Jules Michelet“, „Ernest Renan“.
13,8 cm	1893	730	Linienschiffe: „Charlemagne“, „Gaulois“, „St. Louis“; Kreuzer: „D'Entrecasteaux“, „Châteaurenault“, „Guichen“, „Lavoisier“, „D'Estrées“, „Infernet“; Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc“.
10,0 cm	1893	710	Linienschiffe: „Charlemagne“, „Gaulois“, „St. Louis“, „Jéna“, „Suffren“; Kreuzer: „Protet“, „D'Estrées“, „Infernet“; Panzerkreuzer: Typ „Montcalm“, Typ „Kléber“, Typ „Marseillaise“.

Je ein 24 cm-Geschütz Modell 1893—1896 mit 840 m Anfangsgeschwindigkeit und 19,4 cm-Geschütz Modell 1902 mit 925 m Anfangsgeschwindigkeit zu Versuchszwecken ist fast fertiggestellt in der Geschützfabrik Nuelle, ein 16,5 cm-Geschütz Modell 1902 mit 925 m Anfangsgeschwindigkeit ist auf dem Schießplatz Gavrès in Versuch, ein 10 cm-Geschütz Modell 1902 mit 870 m Anfangsgeschwindigkeit im Zentrallaboratorium in Versuch.

An Kleinartillerie sind vorhanden:

3,7 cm-SK. Hotchkiss von 388 m Anfangsgeschwindigkeit,

4,7 cm-SK. Hotchkiss von 650 m Anfangsgeschwindigkeit,

6,5 cm-SK. Modell 1888 und 1891 von 715 m Anfangsgeschwindigkeit.

Die Artilleriedirektion beschäftigt sich zur Zeit mit der Konstruktion von 4,7 cm-SK. und 6,5 cm-SK. mit 875 m Anfangsgeschwindigkeit auf Grund der Ergebnisse der 10 cm-SK. in Versuch.

2. Lafetten.

a) Lafetten für schwere Geschütze. Hier begegnen wir bis zum Jahre 1895 einer großen Mannigfaltigkeit der Formen und der Einrichtungen zum richten und Laden, die so weit geht, daß die äußere Form der Mähre den von den Erbauern der Türme erfundenen Lafetten angepaßt werden mußte. Erst auf den Linienschiffen „Charlemagne“, „Gaulois“ und „St. Louis“ fanden die drei Forderungen der Artillerie Berücksichtigung: Höhenrichtung, Bedienung des Verschlusses und Laden durch Menschenkraft auszuführen, und erst vom Januar 1898 stammt die Verfügung, daß die innere Einrichtung der Türme über der Plattform, die Pläne und der Bau der Lafetten, die Bewegung der Munition, die Lade- und die Höhenrichtvorrichtungen zum Bereich der Artilleriedirektion gehören. Die beiden jüngsten Linienschiffe „Jéna“ und „Suffren“ konnten daher ihre Artillerieeinrichtungen nach den Grundsätzen erhalten:

Daß Maschinen überall da ausgeschlossen sind, wo sich die Arbeit ohne Zeitverlust mit der Hand ausführen läßt: Bedienung des Verschlusses, der Höhenricht-

vorrichtung, das Laden; auch da, wo mechanische Betriebsmittel angewendet werden, muß Bedienung durch Menschenkraft ermöglicht werden, insbesondere für das Nehmen der Seitenrichtung;

daß in der Nähe der Geschütze Munitionsniederlagen vorhanden sind, um für den Fall des Versagens der Fördervorrichtung das Feuer fortsetzen zu können;

daß die Geschütze gleichen Kalibers, gleichen Modells, mit gleichen inneren Einrichtungen auch gleiche äußere Form haben, oder mit anderen Worten, daß die Lafetten den Rohren entsprechen, und nicht umgekehrt.

Die Handbedienung des Verschlusses der 30,5 cm-Geschütze ist dank des „Systems Manz“ so beschleunigt, daß die Zeit zum Öffnen des Verschlusses von 15 Sekunden auf „Gaulois“, auf 5 Sekunden auf der „Patrie“-Klasse herabgesunken ist.

Der Apparat zum Laden mit der Hand, des Batignolles, der das Geschloß von der Munitionsheißvorrichtung mit geringstmöglichem Anheben in das Rohr überführt, hat zu folgenden Ladezeiten der 30,5 cm-Geschütze geführt: „Charlemagne“ und „Gaulois“ 1 Minute 45 Sekunden, „St. Louis“ 1 Minute 30 Sekunden, „Jéna“ und „Suffren“ 58 Sekunden; eine neuere Handladevorrichtung wird nach den in Cherbourg angestellten Versuchen für die 30,5 cm-Geschütze der „Patrie“-Klasse eine Ladezeit von höchstens 40 Sekunden ermöglichen. Man wird also mit dem 30,5 cm-Geschütz in 2 Minuten drei Schuß, mit dem 19,4 cm-Geschütz in 1 Minute zwei Schuß abgeben können. Die Ladegeschwindigkeit mit der Hand ist aber auch auf den älteren Schiffen durch sachgemäße Änderungen der hydraulischen Ladevorrichtung fast verdoppelt worden.

Hand in Hand mit diesen Verbesserungen gingen solche der Turmdrehvorrichtungen und Versuche über die zulässige unterste Stärke des Materials, als deren Ergebnis die neuen 19,4 cm-Doppeltürme Modell 1902 trotz des gleichen Umfangs wie die alten wesentlich leichter zu bedienen sind und überdem weit leistungsfähigere Geschütze tragen.

b) Die Mittelartillerie besteht auf den älteren Schiffen aus 13,8 cm-SK. und 10,0 cm-SK. mit Schußschild und einfacher handlicher Lafette Modell 1893. Auf den neueren Schiffen sind 16,5 cm-SK. und 13,8 cm-SK. in Türmen oder gepanzerten Ständen oder zwischen zwei Decks aufgestellt.

Die Turmlafetten haben dieselben Einrichtungen wie die schweren Geschütze, die Rasemattgeschütze haben Lafetten Modell 1893—1897 mit hinterer Schwentfschiene erhalten, deren Konstruktion auf möglichste Verkleinerung der Scharte gerichtet ist. Zu deren Schuß ist vorn an der Lafette, mit dieser drehbar, ein Panzerschild von der Stärke des Seitenpanzers angebracht.

Auf den Panzerkreuzern „Ernest Renan“ und „Jules Michelet“ werden die Geschütze der Mittelartillerie Wiegenlafetten erhalten.

Die Feuergeschwindigkeit der Mittelartillerie beträgt in der Minute vier bis fünf Schuß der 16,5 cm-, sechs Schuß der 13,8 cm-, sieben Schuß der 10,0 cm-SK.

3. Die Munition.

a) Pulver. Das rauchschwache Pulver B, Nitro-Cellulose, ist allgemein eingeführt; seine Eigenschaften gaben den Anstoß zu der eingangs behandelten Umformung

der Rohre. Zur Zeit sind Versuche im Gange mit Ladungen von sehr großer Dichte. Vergleichsversuche mit nitroglyzerinhaltigen Pulvern, wie Cordit und Ballistit, sind vorgenommen worden, die eine unverhältnismäßige Beanspruchung der Rohre durch Ausbrennung ergaben.

Die Erhaltung des Pulvers B, namentlich an Bord, bedingt unablässige Aufmerksamkeit, trotz aller Vorichtsmaßregeln ließen sich Unfälle nicht ganz vermeiden.

b) Geschosse. Es hat ausgedehnter Versuche bedurft, bis es gelungen ist, durch Einführung eines neuen Zünders die gußeisernen Granaten mit Melinit-Sprengladung denen mit einfacher Schwarzpulver-Sprengladung überlegen zu machen. Die letzteren durchschlagen Panzerung von etwa einem Fünftel ihres Kalibers, die ersteren Platten aus Spezialstahl von 15 bis 20 mm Stärke und explodieren erst innerhalb. Die Melinitgranaten mit dem neuen Zünder sind seit 1899 in Gebrauch.

Gleichzeitig wurden Halbpanzergranaten (obus de semi-rupture à oeil-d'ogive), d. h. Stahlgranaten mit Sprengkammer, die bis in die Spitze reicht, eingeführt. Diese Granaten haben eine Kappe zum besseren Schutze des Zünders, der dem vorgenannten entspricht. 13,8 cm- und 27,4 cm-Halbpanzergranaten vermögen Spezialstahl von 40 mm und 100 mm zu durchschlagen und explodieren erst jenseits.

Die Zerstörungswirkung dieser Geschosart ist bedeutend durch die große Anzahl von Sprengstücken und ihre große Geschwindigkeit, wozu noch der Gasdruck der Explosion selbst tritt. Gegen Oberbauten und leichten Panzer sind sie sehr wirksam.

Eine Halbpanzergranate mit voller Spitze (à ogive pleine), Melinit-Sprengladung und Bodenzünder R/2 ist noch im Versuch, dessen bisherige Ergebnisse gute Erfolge erhoffen lassen. Für die 10,0 cm-SK. sind die Versuche abgeschlossen, so daß dies Kaliber demnächst mit dem neuen Geschosse ausgerüstet werden kann. Die Versuche mit 16,4 cm- und 30,5 cm-Granaten R/2 werden eifrig gefördert.

Die Versuchsergebnisse mit Halbpanzergranaten mit voller Spitze, Melinitladung und Bodenzündung sind hierunter zusammengestellt:

Datum:	Geschoskaliber:	Auftreffswinkel:	Geschwindigkeit:	Platte:	Explobierte
17. 6. 1901	R/2 10 cm	18°	etwa 660 m	Spezialstahl 50—60 mm	1 und 2 m jenseits
14. 8. 1901	R/2 10 cm	18°	750 m	Spezialstahl 100 mm	0,65 m jenseits
30. 10. 1901	R/2 10 cm	18°	750 m	Spezialstahl 109 mm	0,5 m jenseits
5. 9. 1901	R/2 10 cm	18°	750 m	harvenifizierter Stahl 130 mm	in der Platte, mit Wirkung nach vorn
10. 7. 1902	R/2 30,5 cm	—	—	Stahl 30 mm	45 m jenseits
12. 7. 1902	R/2 30,5 cm	—	—	Spezialstahl 160 und 180 mm	beim Durchgang, Wirkung nach vorn und hinten.

An Panzergranaten (obus de rupture) sind noch die alten Stahlgranaten mit Schwarzpulver-Sprengladung, aber mit Stahlkappe versehen, in Gebrauch. Sie durchschlagen eine ihrem Kaliber gleiche Plattenstärke zementierten Stahls noch mit einer Auftreffgeschwindigkeit von 460 bis 525 m. Versuche, dieses Geschos mit Melinit-Sprengladung und Bodenzünder zu verwenden, ergaben bei gleicher Durchschlagskraft,

daß das 16,5 cm-Geschöß während des Durchgangs durch die Platte von 180 bis 210 mm explodierte und die Sprengstücke nach außen und innen flogen. Die Weiterführung dieser Versuche ist bis zum Abschlusse der Versuche mit der Halbpanzergranate R/2 zurückgestellt worden.

Nachdem die Versuche auf dem Marineschießplatze Gávres ergeben hatten, daß eine Stahlkappe auf der Spitze der Panzergranate den Widerstand der harvenisierten Panzerplatten völlig überwand oder wenigstens bedeutend einschränkte, sind alle Panzer- und Halbpanzergranaten mit Kappen versehen worden. Die ersten Schußtafeln für Kappengeschosse stammen aus dem Jahre 1899.

Schrapnell mit der Sprengladung hinten haben die früheren vollständig ersetzt; sie durchschlagen auf alle Gefechtsentfernungen 4 bis 5 mm starke Chromstahlplatten, explodieren dabei und ihre Kugeln können noch 5 bis 6 mm starke gewöhnliche Stahlplatten durchschlagen. —

Bei den Geschützen Modell 1893—1896 M. und 1902 hat man auf den Gebrauch von Patronenhülsen verzichtet, die bis dahin bei den Schnelladefanonnen von 16,5 cm und kleinerem Kaliber verwendet wurden.

Patronenhülsen sind nur dann vorteilhaft zur Beschleunigung des Ladens, wenn sie Ladung und Geschöß vereinigen wie bei der Kleinartillerie. Schon beim 16,5 cm-Geschütz Modell 1893—1896 sind die Ladung und das Geschöß zu schwer und umfangreich, um in einer Patronenhülse vereint zu werden, Geschöß und Kartusche müssen für sich eingesetzt werden, es fällt also für die Beschleunigung des Ladens der Gebrauch einer Patronenhülse nicht ins Gewicht, dagegen entstehen durch ihren Fortfall bedeutende Geld- und Gewichtersparnisse. Die geringfügige Verlangsamung des Ladens wird dadurch ausgeglichen, daß die Zündschraube in den geöffneten Verschluss aus- und eingeschraubt werden kann. Des weiteren fällt die sehr unbequeme Entfernung der leeren Patronenhülsen in den Türmen fort.

B. Die Torpedos.

Die Franzosen bezeichnen unseren Torpedo als torpille automobile, im Gegensatz zu den später zu behandelnden auch torpille benannten verschiedenen Arten von Seeminen.

Die Torpedos werden teils von Whitehead in Fiume geliefert, teils in der Torpedowerkstatt in Toulon in eigener Regie hergestellt. Dort wurden fertiggestellt:

im Jahre:	T o r p e d o s (Kaliber):			Zusammen:
	35,6 cm	38,1 cm	45 cm	
1894	11	22	5	38
1895	—	101	—	101
1896	73	22	9	104
1897	111	—	37	148
1898	—	116	20	136
1899	—	118	5	123
1900	—	67	30	97
1901	—	110	47	157
1902	—	110	15	125
1903	—	66	38	104

Seit 1898 hat man den Bau von 35 cm-Torpedos ganz eingestellt, den der 45 cm-Torpedos aber nur wenig mehr gefördert. Der 35 cm-Torpedo war als unzulänglich erkannt worden, und der Service central des torpilles trat auf Anregung des Ministers wegen Verbesserung der beiden anderen Kaliber nach der Richtung größerer Sprengwirkung hin mit Whitehead in Verbindung. Die Versuche erwiesen eine Verbesserung des 38 cm-Torpedos als unangängig, dagegen wurde ein neuer Typ des Torpedos von 45 cm festgestellt, und im Juni 1904 sollten drei solche geliefert werden, die an Geschwindigkeit, Schußweite und Sprengwirkung den bisherigen, deren Anfertigung im Jahre 1903 eingestellt wurde, fühlbar überlegen sind. Das neue Modell sollen alle Torpedofahrzeuge und alle Linienfahrzeuge und Kreuzer erhalten, soweit ein Umbau der vorhandenen Einrichtungen ausführbar ist. Die Herstellung von 38 cm-Torpedos ist demgemäß auch eingestellt.

Der Bestand an Torpedos betrug am 1. Januar 1904: 35 cm-Torpedos, außer dem etatmäßigen Bestande für die mit diesem ausgerüsteten Schiffe, 356 Stück; 38 cm-Torpedos desgleichen 56 Stück; 45 cm-Torpedos sind, ausschließlich der 196 als Reserve anzusehenden, noch weitere 51 vorhanden, so daß unter der Annahme, daß bei Kriegsausbruch 20 Prozent der Schiffe nicht verwendbar sind, der Bestand für die Bedürfnisse der Flotte bei weitem ausreichend ist.

Verbesserungen an den Torpedos wurden eingeführt: 1897 der Dbrv-Apparat, und an Stelle des Regulier- das Differenzierventil, 1898 der Stoppapparat mit äußerem Cadron, 1900 vierflügelige Schrauben, und die Herstellung aus Bronze zur besseren Haltbarkeit.

Der Ersatz der Gelbmetall-Kartusche durch eine bronzene Gefechtspistole wurde 1899 in Versuch genommen und seit 1901 diese Versuche auf die Auffindung einer für Vermehrung der Sprengwirkung günstigeren Form der Pistole ausgedehnt.

Der Dbrv-Apparat wird von Whitehead für 1000 Mark geliefert, von 1897 bis 1903 wurden 887 Stück abgeliefert, 1904 sollten 209 geliefert werden.

Jeder Whitehead-Torpedo von 45 cm kostet, ausschließlich des Transports von Fiume, aber einschließlich der Ersatzstücke und Werkzeuge und der für die Abnahmekommission entstehenden Kosten, 8125,87 Mark, in der Torpedowerkstätte von Toulon hergestellt, 800 Mark weniger. Man wird trotzdem auch fernerhin einen Teil des Jahresbedarfs von etwa 150 Torpedos von Whitehead beziehen, um der von diesem gemachten Verbesserungen teilhaftig zu bleiben.

Die Überwässerrohre werden seit 1895 durch Umkleidung mit Stahlbrahttauerwerk geschützt, als Ersatz sind im ganzen vorhanden: 35 cm-Rohre 27, 38 cm-Rohre 29, 45 cm-Rohre keine. Die Ausrüstung der Flotte mit 45 cm-Torpedos ist also noch wenig vorgeschritten.

Die Luftpumpen haben mit der Zeit wesentliche Verbesserungen erhalten; eine Pumpe für höheren Druck für die 45 cm-Torpedos ist in der Ausführung begriffen und wird demnächst versucht werden. (Ihre Einführung auf den mit 45 cm-Torpedos ausgerüsteten Schiffen ist inzwischen versüßt worden.) Als Ersatz sind vorhanden 2 Luftpumpen zu 500 Tonnen, 33 zu 225 Tonnen.

Die Versuche zur Herstellung eines brauchbaren Nachtzielapparates sind von Erfolg gewesen und abgeschlossen, als Ersatz sind 6 vorhanden.

Scheinwerfer von 75 cm sind für die Marsen eingeführt, ihre Lichtstärke ist $1\frac{1}{2}$ mal so groß als die der 60 cm-Scheinwerfer, die elektromechanische Bewegung der Scheinwerfer von einem anderen Punkte aus ist noch im Versuchsstadium. Als Ersatz sind fünfzehn 30 cm- und zweiundvierzig 60 cm-Scheinwerfer ohne elektrische Bewegung vorhanden. Sie sind alle alten Modells und werden auf den Torpedobootsjägern verwendet.

C. Seeminen.

Für feste Minensperren werden Grundminen (torpilles de fond) und Beobachtungsminen (torpilles vigilants) gebraucht. Die ersten liegen seit 1893 in den Kriegshafeneingängen ständig aus. Die durch Blitzschläge veranlaßten Detonationen gaben Anlaß zu Verbesserungen, um die benachbarten Minen zu schützen. Die Dichtigkeit ist vergrößert und die Ladung in einer Masse eingebracht, außerdem macht man Versuche mit Blitzableitern. Die Minen sind nach der Cherbourger Methode 1896/97 ausgelegt.

Die Beobachtungsminen sind Modell 1878 und 1883, seit 1894 sind keine Änderungen mehr vorgenommen, sie lagern in Magazinen.

Für die fünf heimischen Kriegshäfen, Biserta und Cochinchina ist die Minenausrüstung vollständig vorhanden. (Es sei auf die wiederholt aufgestellte unwidersprochene Behauptung hingewiesen, daß das Auslegen der Minensperren im Saigonflusse 1 Monat Zeit beansprucht.) Für Martinique, Madagaskar und Numea sind die Versuche noch nicht abgeschlossen.

Die Streuminen (torpilles automatiques mécaniques) sind Modell 1892, und zur Zeit ist man dabei, sie zu verbessern.

Die Spierentorpedos (torpilles portées) stehen auf dem Aussterbeetat.

D. Minensuch- und Sprenggerät.

Die Breschierminen (torpilles de déblaiement) sind in ihrer jetzigen Ausföhrung 1902 fertiggestellt, und alle Linienfahrer sowie die Küstenpanzer der Geschwader sind mit Gefechts- und Übungs-Breschierminen und den erforderlichen Ladungen ausgerüstet.

Das Minensuchgerät (matériel de dragage) besteht aus Dragen und Unterwasserpetarden und wird zur Zeit verbessert. Es ist auch auf den vorgenannten Schiffen etatmäßig.

Zerstörungsmaterial (matériel démolition) zum Zerstören von Eisenbahnen u. dgl. in der Nähe der Küste ist auf allen Linienfahrern, Panzerkreuzern, Kreuzern über 1000 Tonnen und den Küstenpanzern im Geschwader etatifiziert.

Die Bedienung des Minensuchgerätes wird von den Sprengmannschaften (torpilleurs-mineurs) ausgeführt, deren anderweite Organisation zur Zeit im Versuch ist.

M.



Die Entwicklung des Kriegesrechts im allgemeinen und des Seekriegesrechts im besonderen.

Von Karl v. Stengel, Professor der Rechte.

(Fortsetzung und Schluß.)

IV.

Die Frage der Unverletzlichkeit des Privateigentums im Seekriege; geschichtliche Entwicklung des Seebeuterechts; die Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856. — Unterschied zwischen Seebeuterecht und Kriegesbeuterecht; Umfang des Seebeuterechts. — Handhabung des Seebeuterechts; das sogenannte Prisenrecht.

Eine der wichtigsten und wenigstens in der Theorie bestrittensten Fragen des Seekriegesrechts ist die Frage der Unverletzlichkeit des Privateigentums im Seekriege.

In den Kriegen des Altertums, mochten sie zur See oder zu Lande geführt werden, galt das Beuterecht nicht bloß gegenüber dem feindlichen Staate, sondern auch gegenüber seinen Untertanen unbedingte. Die Römer ließen selbst Völkern gegenüber, die nicht ihre Feinde waren, aber mit Rom keine Freundschaft und kein Bündnis hatten, das Beuterecht zu.*)

Daß im Mittelalter bei dem System der allgemeinen Repressalien und der damit zusammenhängenden Kaperei das Beuterecht im Seekriege im weitesten Umfange anerkannt war, ist um so begreiflicher, als das Beuterecht selbst im Frieden ausgeübt wurde und nur die Furcht, Freunde zu Feinde zu machen, wenn man ihre Rechte mißachtete, die Regierungen mitunter veranlaßte, das Beuterecht beschränkende Verbote zu erlassen. Insoweit aber auf das Beuterecht bezügliche vertragsmäßige Bestimmungen vorkamen, waren sie mehr darauf gerichtet, die Rechte der Kriegführenden zu erweitern, als dieselben zu beschränken, indem in denselben der Grundsatz anerkannt war, daß die befreundete Flagge das Gut des Feindes nicht deckte, und daß ein Untertan des befreundeten Staates mit seiner Habe auf einem feindlichen Schiffe als Feind zu behandeln sei.

Erst das Consolato del Mare, die bekannte Privatsammlung von Seegebräuchen, welche um die Mitte des 14. Jahrhunderts in Barcelona entstand, ins Italienische übersetzt wurde und bald zu großem Ansehen gelangte, versuchte, humanere Anschauungen zur Geltung zu bringen, die sich dahin zusammenfassen lassen, daß, wenn Schiff und Ladung dem Feind gehörte, beide selbstverständlich verfallen waren; gehörte das Schiff einem Freunde, die Ware aber dem Feinde, so war letztere verfallen; gehörte das Schiff dem Feinde, die Ware aber Freunden, so war letztere frei, doch mußten die Eigentümer das Schiff loskaufen; wollten sie dies nicht, so konnte das Schiff vom Raptor in seinen Hafen gebracht werden, und die Eigentümer der Ware mußten die Fracht zahlen, als wenn sie an ihren Bestimmungsort gelangt wäre. Von

*) Geffken a. a. D., Seite 571 ff.

einem Durchsuchungsrecht war im Consolato keine Rede. Der Kapitän des festgenommenen Schiffes hatte die Pflicht, die Eigenschaft der Ware wahrheitsgemäß und sofort anzugeben; an diese Erklärung mußte der Raptor sich halten. Wurde ein vom Feinde genommenes Schiff von Freunden wiedergenommen, so war es gegen angemessene Belohnung dem Eigentümer zurückzugeben, wenn der Feind es noch nicht in seinen Hafen gebracht hatte; war letzteres der Fall, so gehörte es denen, die es wiedergenommen hatten.

Der in den Vorschriften des Consolato enthaltene Grundsatz, daß die Eigenschaft der Waren einerseits und des Schiffes andererseits entscheidend ist und daher beide auseinandergehalten werden, findet sich auch in einzelnen internationalen Vereinbarungen aus dieser Zeit; man kann aber nicht behaupten, daß die Grundsätze des Consolato del Mare allgemein in Geltung waren, namentlich waren die langen Kriege zwischen England und Frankreich diesen Grundsätzen wenig günstig. Nach dem im Jahre 1468 zwischen England und dem Herzog der Bretagne abgeschlossenen Vertrage wurden z. B. die Freundeswaren auf feindlichem Schiff für verfallen erklärt und sogar die auf demselben befindlichen Freunde als Gefangene behandelt, wenn sie nicht ausdrücklich freies Geleit vom andern Teile erhalten hatten. Ebenso wenig lehrten sich die Hansen an die Grundsätze des Consolato, sie gebrauchten einfach ihre Gewalt, soweit dies ihnen möglich war. Sie kümmerten sich möglichst wenig um Kriegszustände zwischen anderen Mächten und ließen sich wohl auch von denselben zur allzeit freien Fahrt privilegieren; bei ihren eigenen Kriegen suchten sie aber den Gegner von allem Verkehr und mit allen Mitteln abzuschneiden. — In der gleichen Weise verfuhr die Niederländer in ihrem Unabhängigkeitskampfe gegen Spanien. Ebenso handelte Spanien gegen die Niederländer und England gegen Spanien. Es wurde gegenseitig aller Handel mit dem Feinde verboten; jedes Schiff, das von feindlichen Häfen kam oder nach denselben fuhr, wurde weggenommen. In den französischen Verordnungen von 1543 und 1583 gelangte ferner der Grundsatz zur Geltung: „*robe d'ennemi confisque celle d'ami*“, d. h. es war nicht nur Freundesgut auf feindlichen Schiffen verfallen, sondern auch das neutrale Schiff, das feindliche Waren führte, unterlag der Wegnahme, so daß nur neutrale Güter auf neutralen Schiffen frei blieben, wenn sie nicht Konterbande führten oder eine Blockade zu brechen suchten, in welchen Fällen sie natürlich ebenfalls der Wegnahme unterlagen.

Das französische Edikt von 1650 nahm die Grundsätze des Consolato zwar an, aber die *Ordonnance sur la marine* von 1681 stellte das alte Prinzip wieder her, indem sie aussprach: „*tous navires, qui se trouveront chargés d'effets appartenants à nos ennemis et les marchandises de nos sujets et alliés qui se trouveront dans un navire ennemi seront pareillement de bonne prise.*“ Das gleiche erklärte eine spanische Verordnung von 1718, und ebenso stellten sich England und Holland auf diesen Standpunkt. In einer Reihe von Verträgen, welche in der Zeit nach dem Frieden von Utrecht (1713) zustande kamen, wurde zwar der Grundsatz aufgenommen, daß die Flagge die Ladung deckt, aber auch verfallen sein läßt — „frei Schiff — frei Gut, verfallen Schiff — verfallen Gut“, große praktische Bedeutung hatte dies aber nicht, zumal trotzdem England auch später noch an dem Satze festhielt, daß es jedes feindliche Privateigentum wegzunehmen berechtigt sei, und

im Siebenjährigen Kriege sogar vor erfolgter Kriegserklärung feindliche — französische — Schiffe wegnahm.

Der Grundsatz der Freiheit des zu friedlichem Zwecke bestimmten Privateigentums zur See fand zum erstenmal Anerkennung in dem Vertrage zwischen Preußen und der jungen Republik der Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 10. September 1785. Praktische Bedeutung hatte diese „diplomatische Kuriosität“ jedoch nicht, ebensowenig wie dies bei einem im Jahre 1792 in der französischen Nationalversammlung gestellten Antrag, die Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See durch ein Dekret auszusprechen der Fall war, da die von Frankreich mit anderen Staaten eingeleiteten Verhandlungen keinen Erfolg hatten.

Auf dem Wiener Kongreß wurde über das internationale Seerecht überhaupt nicht verhandelt, auch würden solche Verhandlungen wohl keinen Erfolg gehabt haben, da England fortwährend an seinen Anschauungen bezüglich des Seebeuterechts festhielt. Es zeigte sich dies sowohl bei den Friedensverhandlungen mit den Vereinigten Staaten, welche eben wegen der schroffen Aufrechthaltung seiner Grundsätze im Jahre 1812 England den Krieg erklärt hatten, wie auch später, als in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Regierung der Vereinigten Staaten den Grundsatz der Freiheit des Privateigentums im Seekriege zu vertragsmäßiger Anerkennung bringen wollte.

Während des Krieges der Westmächte gegen Rußland (1854 bis 1856) trat insofern eine Wendung ein, als England zugab, daß die Flagge die Ladung decken solle, und Frankreich, daß die neutrale Ware unter feindlicher Flagge nicht verfallen sei, Rußland aber die beiden Grundsätze anerkannte. Diese Grundsätze wurden auch in der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 in folgender Formulierung zur Geltung gebracht: „1. Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie à l'exception de la contrebande de guerre. 2. La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemie.“

Die Frage der Unverletzlichkeit des feindlichen Privateigentums ist durch diese Sätze allerdings zunächst nicht berührt, dieselben enthalten nur Zugeständnisse gegenüber dem neutralen Handel, mittelbar ist jedoch durch Anerkennung des Sages „frei Schiff — frei Gut“ ein teilweiser Schutz des feindlichen Privateigentums herbeigeführt.

Unter den Staaten, welche die Pariser Seerechtsdeklaration nicht unterzeichnet haben, befanden sich namentlich die Vereinigten Staaten von Nordamerika, welchen die Seerechtsdeklaration nicht weit genug ging, da dieselbe die Unverletzlichkeit des Privateigentums im Seekriege nicht grundsätzlich anerkannte.

Später wurden auch von der Union, wie auch von anderer Seite Versuche gemacht, die Unverletzlichkeit des Privateigentums im Seekriege zur Anerkennung zu bringen; auch haben in neueren Kriegen wiederholt die Kriegsführenden auf den Gebrauch des Beuterechts ausdrücklich verzichtet, wie z. B. Oesterreich, Preußen und Italien im Jahre 1866 und der Norddeutsche Bund wenigstens zeitweilig im Jahre 1870, aber auch heute noch ist der Grundsatz, daß im Seekriege das feindliche Privateigentum der Wegnahme durch den Gegner unterliegt, geltendes Recht und wurde auch in dem russisch-japanischen Kriege von beiden Seiten gehandhabt.

Nach dem geltenden Recht unterliegen dem Beuterecht alle Waren und Schiffe, welche Eigentum von Angehörigen eines der kriegsführenden Staaten sind. Ausgenommen

sind von der Wegnahme zunächst nach der Haager Konvention über die Anwendung der Genfer Konvention auf den Seekrieg die Spitalschiffe. Nach altem Herkommen sind ferner ausgenommen die in der Küstenfischerei verwendeten Fahrzeuge und Geräte,*) dagegen nicht die dem Großbetriebe der Fischerei dienenden Schiffe, dann Lotsen- und Kartellboote, Boote, die für die Bedienung der Leuchttürme bestimmt sind, und Schiffe, welche wissenschaftlichen und Forschungszwecken sowie religiösen Zwecken (Missionszwecken) dienen, endlich schiffbrüchige und verschlagene Güter.

Um die Bedeutung und Tragweite des sogenannten Seebeuterechts richtig zu erfassen, ist zu berücksichtigen, daß es ein allgemeines Beuterecht weder im Seekriege noch im Landkriege gibt, wohl aber gibt es ein Kriegsbeuterecht, welches im Landkriege ebenso wie im Seekriege ausgeübt werden kann und sich auf alle Sachen erstreckt, die zur Führung des Kampfes unmittelbar oder mittelbar verwendbar sind bezw. Verwendung finden, gleichgültig, ob die kriegsführenden Staaten oder deren Untertanen, wie z. B. Kombattanten, Eigentümer dieser Sachen sind. Es ergibt sich dies insbesondere auch aus Artikel 53 des Reglements der Haager Kriegsrechtskonvention, wo es heißt, daß Eisenbahnmateriale, Landtelegraphen, Fernsprechanlagen, Dampfschiffe, Waffenniederlagen, wie jede Art von Munition, auch wenn diese Gegenstände Privaten oder Gesellschaften gehören, von den Kriegsführenden mit Beschlag belegt werden können, weil diese Gegenstände geeignet sind, kriegerischen Zwecken zu dienen. Wenn dann weiter bestimmt ist, daß diese Gegenstände, wenn sie nicht Staatseigentum sind, wieder erstattet werden müssen, so liegt darin einerseits die Anerkennung des Kriegsbeuterechts, andererseits aber eine Abweichung von dem bisher geltenden Rechte, welche natürlich nur für die Signatarmächte wirksam ist, sich nur auf die im Artikel 53 ausdrücklich aufgeführten Gegenstände und nur auf den Landkrieg bezieht.

Verschieden vom Kriegsbeuterecht, das, wie bemerkt, auch im Seekriege Anwendung findet, ist das Seebeuterecht,**) welches sich lediglich auf die Schiffe und Waren bezieht, die zum Seehandelsbetriebe eines feindlichen Staates oder seiner Angehörigen zu rechnen sind. Durch das Seebeuterecht soll also der Seehandel des Gegners getroffen werden. Im übrigen ist auch im Seekriege das Privateigentum der Untertanen der Kriegsführenden grundsätzlich, d. h. abgesehen von den durch die Kriegsnotwendigkeit gebotenen Ausnahmen, unverleglich.

Während das Kriegsbeuterecht im Seekriege wie im Landkriege durch formlose Wegnahme und Aneignung ausgeübt wird, vollzieht sich die Aneignung des dem Seebeuterecht unterliegenden feindlichen Privateigentums (Schiff und Ladung) nach den besonderen Vorschriften des sogenannten Prisenrechts.***)

*) Daß die zur Küstenfischerei dienenden Fahrzeuge nicht dem Beuterecht unterliegen, wird von einzelnen Schriftstellern, z. B. Ullmann a. a. O., Seite 343, als zweifellos behandelt. Es erscheint aber doch zweifelhaft, ob sich in dieser Beziehung ein allgemeines Gewohnheitsrecht behaupten läßt. Es wird wohl im einzelnen Falle darauf ankommen, ob diese Fahrzeuge dem Handelsverkehr dienen oder nicht. Vgl. W. Röple: „Das Seebeuterecht“, Seite 60, Nr. 2 und Seite 67.

***) W. Röple: „Das Seebeuterecht“, 1094, Seite 11 ff.

***) Vgl. Perels s. v. „Prisenangelegenheiten“ in Stengels „Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts“, Band II, Seite 305 ff.

In erster Linie handelt es sich dabei um die Feststellung der Eigenschaft des Schiffes als eines feindlichen; maßgebend ist die Nationalität, deren Beweis durch die Papiere geführt wird, welche das Schiff zur Führung der Flagge nach Landesrecht ermächtigen. Auch neutrale Schiffe, welche unter feindlicher Flagge fahren, werden zunächst als feindliche behandelt; jedoch wird die Freigabe zu erfolgen haben, wenn sich der wahre Sachverhalt herausstellt.

Was die Ladung anlangt, so bestimmt sich der feindliche Charakter derselben nach der Staatsangehörigkeit des Eigentümers (nach englisch-amerikanischer Praxis ist dessen Wohnsitz maßgebend); auch Erzeugnisse des feindlichen Bodens werden als feindliches Gut behandelt. Ist feindliches Gut zum Scheine auf einen Angehörigen eines neutralen Staates übertragen worden, so hindert dies natürlich die Wegnahme nicht. Ist die Übertragung aber ernstlich gemeint, so muß sie anerkannt werden, wenn auch einzelne Landesgesetze verlangen, daß die Übertragung vor der Kriegserklärung erfolgt ist.

Ausgeführt kann die Wegnahme werden durch Kriegsschiffe bezw. autorisierte Kaper, und zwar nur in den Eigengewässern der Streitteile und auf offener See, dagegen nicht in neutralen Küstengewässern und ebensowenig in neutralisierten Binnengewässern, neutralisierten Meeresteilen oder Strommündungen. Auf offener See ist dagegen die Ausübung des Prisenrechts überall zulässig. Die Wegnahme ist selbstverständlich nur zulässig während des Kriegszustandes, d. h. von der Kriegserklärung bezw. vom Ausbruch des Krieges bis zum Friedensschluß bezw. zu einem allgemeinen Waffenstillstande. Nach heutiger Praxis wird aus Billigkeitsgründen den feindlichen Schiffen von Beginn des Kriegszustandes ab eine Frist zur Ausfahrt bezw. Sicherung ihrer Ladung bewilligt. Zu bemerken ist jedoch dabei, daß die Bewilligung einer sogenannten Gnadenfrist im Ermessen der Kriegführenden liegt; eine Verpflichtung dazu besteht nicht.

Was sodann die Suspendierung des Prisenrechts während eines Waffenstillstandes anlangt, so tritt dieselbe nur ein bei einem allgemeinen, den Friedensschluß anbahnenden Waffenstillstande. Bei Abschluß eines solchen Waffenstillstandes wird in der Regel auch die Suspendierung des Prisenrechts ausdrücklich vereinbart.*) Während einer bloßen, auf kurze Zeit abgeschlossenen Waffenruhe oder während eines bloß lokalen oder partiellen Waffenstillstandes ist dagegen die Ausübung des Prisenrechts zulässig, da der Kriegszustand noch fortbauert und die Kriegführenden daher nicht gehindert sind, kriegerische Maßregeln vorzunehmen, die durch die Bestimmungen des Waffenstillstandsvertrages nicht ausgeschlossen erscheinen. Zweckmäßigerweise werden je nach den Umständen besondere bezügliche Vereinbarungen im Waffenstillstande getroffen werden.

Die Ausübung des Rechts der Wegnahme erfolgt in der Weise, daß das betreffende Schiff angehalten wird, um dessen Nationalität festzustellen (*droit d'arrêt*). Zeigt das Schiff die feindliche Flagge, oder sucht es zu entkommen, oder leistet es Widerstand, so kann es sofort genommen werden. In anderen Fällen werden durch einen vom Befehlshaber des Kriegsschiffs abgesendeten Offizier die Schiffspapiere untersucht (*droit de visite*). Ergibt sich dabei, daß das Schiff ein feindliches ist, so

*) Veffken a. a. D., Seite 589.

wird es mit Beschlagnahme belegt, um in einen Hafen des Kriegführenden oder eines Verbündeten zum Zwecke preisengerichtlicher Behandlung verbracht zu werden. Bei Seegefahr kann das Kriegsschiff mit der Prise auch in einen neutralen Hafen einlaufen. Nur in Ausnahmefällen — bei dringender Gefahr oder wirklichem Notstande — kann das genommene Schiff zerstört werden, unter selbstverständlicher Schonung der Besatzung. Ebenso sind die Schiffspapiere und sonstigen Dokumente sowie, soweit möglich, die Ladung zu bergen.

Die Aufbringung des Schiffes ist insofern nur eine vorläufige Maßregel als der Übergang des Eigentums an dem aufgebrachtten Schiffe auf den Nehmestaat erst dann eintritt, wenn auf Grund eines geordneten Verfahrens das zuständige Preisengericht durch rechtskräftiges Urteil das Schiff mit Ladung als gute Prise erklärt hat.

Die Zusammensetzung des Preisengerichts, seine Zuständigkeit und das von demselben zu beobachtende Verfahren bemessen sich nach den von den kriegführenden Staaten erlassenen gesetzlichen Vorschriften.

Wenn der Loskauf durch Landesrecht nicht verboten ist, so kann sich auch das aufgebrachte Schiff loskaufen, bevor es verurteilt bzw. in den feindlichen Hafen gebracht ist. Das losgekaupte Schiff muß seinen Kurs einhalten, widrigenfalls es abermals weggenommen werden kann. Wird das Schiff vom Gegner vor der Verurteilung wieder genommen, so ist es dem Eigentümer zurückzugeben, da dieser ja sein Eigentum noch nicht verloren hat.

V.

Begriff der Neutralität. — Obligatorische oder dauernde Neutralität. — Neutralisierte Staaten, Gebiete und Gewässer; die rechtliche Stellung des Suezkanals und der Meerengen (Dardanellen und Bosporus). — Freiwillige Neutralität. — Die Pflichten der Neutralen, insbesondere die Benutzung neutraler Gewässer und Häfen durch Kriegsschiffe der Kriegführenden. — Unterstützung der Kriegführenden durch Untertanen neutraler Staaten. — Begriff der Konterbande; absolute, relative und zufällige Konterbande. — Anhaltung und Durchsuchung neutraler Handelsschiffe durch Kriegsschiffe der Kriegführenden. — Aufbringung und Verurteilung neutraler Schiffe; Revindikationsverfahren. — Die Blockade.

Diejenigen Staaten, welche sich an einem zwischen anderen Staaten ausgebrochenen Kriege nicht beteiligen, nennt man neutral.*) Man sollte nun meinen, daß die rechtliche Stellung der neutralen Staaten sehr einfach dahin zu bezeichnen sei, daß dieselben für sich und ihren Bereich den Friedenszustand aufrecht erhalten und daher den friedlichen Verkehr sowohl unter sich als auch mit den Kriegführenden fortsetzen. Infolgedessen dürfen sie keine der kriegführenden Parteien gegenüber der anderen in bezug auf die Kriegführung unterstützen, andererseits können sie verlangen, daß sie von den Wirkungen des Krieges möglichst unberührt bleiben, und daß namentlich auf ihrem Gebiete (Land- und Wassergebiet) keinerlei kriegerische Akte vorgenommen werden.

*) Vgl. über die Neutralität: Geffken a. a. D., Seite 606 ff., — Schweizer: „Geschichte der schweizerischen Neutralität“, 1895, — R. Kleen: „Lois et usages de la neutralité“, 1898, — Descamps: „Le droit de la paix et de la guerre. Essai sur l'évolution de la neutralité“, 1898.

Die rechtliche Stellung der neutralen Staaten ist aber auch gegenwärtig noch nichts weniger als einfach und klar; namentlich kann es im einzelnen Falle sehr zweifelhaft sein, ob eine unerlaubte Unterstützung einer Kriegspartei durch einen Neutralen vorliegt oder nicht und inwieweit die Neutralen sich andererseits die Störung des friedlichen Verkehrs mit den Kriegführenden gefallen lassen müssen. Dazu kommt noch, daß sich erst in der neueren Zeit der Begriff der Neutralität als des Zustandes unparteiischer Nichtteilnahme an einem zwischen dritten Staaten ausgebrochenen Kriege schärfer und klarer entwickelt hat. Während des Mittelalters trugen Staaten, die neutral zu sein behaupteten, kein Bedenken, die Kriegführenden durch Lieferung von Geld und Truppen, Gestattung der Anwerbung von Truppen auf ihrem Gebiete, Gewährung des Durchzugs durch ihr Gebiet usw. zu unterstützen. Andererseits erlaubten sich die Kriegführenden die schwersten Eingriffe in die Rechte der Neutralen; namentlich benutzten die zur See mächtigen Staaten, zuerst Spanien und Holland, dann England, die von ihnen geführten Kriege, um nicht bloß den Handel ihrer Gegner lahmzulegen, sondern möglichst auch den Handel der Neutralen zu vernichten. Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts trat, hauptsächlich infolge des Zusammenschlusses neutraler Staaten in der sogenannten bewaffneten Neutralität von 1780 gegen die Übergriffe Englands, eine Wendung zum Besseren ein. Diese Entwicklung hat auch mit manchen Rückschlägen, wie z. B. zur Napoleonischen Zeit, fortgedauert und hat zur Folge gehabt, daß die Pflichten und Rechte der Neutralen schärfer abgegrenzt worden sind, ohne daß jedoch bisher eine in jeder Hinsicht befriedigende Regelung der rechtlichen Stellung der Neutralen erreicht wäre.

Ob sich ein Staat an einem zwischen anderen Staaten ausgebrochenen Kriege beteiligen oder neutral bleiben will, ist zunächst eine Sache seines freien Entschlusses. Es gibt aber Fälle, in denen durch Beschluß einer größeren Anzahl von Mitgliedern der völkerrechtlichen Gemeinschaft für gewisse Staaten oder Gebiete eine dauernde und obligatorische Neutralität festgesetzt ist, und zwar entweder so, daß die Regierungen dieser Gebiete an der Festsetzung der Neutralität selbst mitwirken oder so, daß sie nur die aus einem solchen Beschlusse sich ergebenden Rechte und Pflichten übernehmen. In solchen Fällen ist die Neutralität die dauernde Eigenschaft eines Staates bezw. Gebiets, welche zwar erst im Kriegsfall, für den sie festgesetzt ist, ihre volle Bedeutung erhält, aber sich schon im Frieden insofern äußert, als der betreffende Staat verpflichtet ist, auch während des Friedenszustandes alles zu vermeiden, was bei Ausbruch des Krieges die Aufrechterhaltung seiner Neutralität zu erschweren geeignet sein würde. Der neutralisierte Staat muß daher nicht nur im Kriegsfall jede Maßregel vermeiden, welche ihn in den Streit anderer verwickeln könnte, sondern er darf auch im Frieden keine Verpflichtungen übernehmen, welche dazu führen könnten, wie dies z. B. durch Abschluß einer Offensivallianz der Fall wäre. Andererseits ist der neutrale Staat vollkommen berechtigt und bis zu einem gewissen Grade auch verpflichtet, alle Anstalten zu treffen, um selbst seine Neutralität zu verteidigen.

Eine dauernde Neutralisierung ist ein Ausnahmezustand, der nicht willkürlich hervorgerufen werden kann. Wenn derselbe auch im Interesse des neutralisierten Gebiets liegt, das vor der Gefahr, in kriegerische Verwicklungen hineingezogen zu werden, geschützt ist, so liegt doch andererseits in der Verpflichtung des neutralisierten

Staates, nie zu den Waffen zu greifen, sofern er nicht angegriffen wird, eine Beschränkung seiner Souveränität, die nicht einseitig auferlegt und auch nicht einseitig übernommen werden kann. Daraus folgt, daß sich ein Staat nicht aus eigener Machtvollkommenheit für neutralisiert erklären kann, und daß auch ein anderer einzelner Staat ihm diese Eigenschaft nicht zu verleihen vermag, da derartige Verfügungen von dritten Staaten nicht anerkannt werden würden. Daher müssen alle oder doch die hauptsächlich beteiligten Mächte zur Herbeiführung einer derartigen Neutralisierung zusammenwirken, und darf von anderen Staaten wenigstens kein Widerspruch erfolgen.

Der Grund einer derartigen Maßregel wird stets darin liegen, daß die betreffenden Staaten ein gleiches Interesse haben, ein Land oder ein Gebiet oder ein Gewässer nicht einem derselben zur Ausbeutung oder Bevormundung zu überlassen. Von diesem Gesichtspunkte aus sind mehrere kleinere Staaten neutralisiert, wie die Schweiz, Belgien und Luxemburg, die zwischen größeren liegen, und bei denen es dem Interesse ihrer größeren Nachbarn entspricht, durch einen solchen gemeinsamen Beschluß, der auch nicht durch einen Krieg unter einzelnen von ihnen hinfällig wird, zu verhindern, daß der neutralisierte Staat von dem einem oder anderen mächtigen Nachbarn zur Angriffsbasis gemacht wird.

Außerdem sind noch gewisse Gewässer neutralisiert, entweder so, daß die Durchfahrt von Kriegsschiffen untersagt ist, wie z. B. bei den Dardanellen und dem Bosporus, oder so, daß sie auch in Kriegszeiten der Durchfahrt der Kriegsschiffe aller Nationen offen stehen, aber jeder Akt der Feindseligkeit untersagt ist, wie dies beim Suezkanal zutrifft.

Die Stellung des Suezkanals ist geregelt durch einen zu Konstantinopel am 29. Oktober 1888 von den Großmächten, dann Spanien, Holland und der Türkei abgeschlossenen Vertrag,*) nach welchem der Kanal von Suez jederzeit im Kriege wie im Frieden allen Kriegs- und Handelsschiffen, ohne Unterschied der Flagge, zur freien Benutzung offen stehen soll. Die Signatarmächte verpflichteten sich, die Benutzung des Kanals in Kriegs- und Friedenszeiten in keiner Weise zu beeinträchtigen. Die Durchfahrt ist auch in Kriegszeiten den Kriegsschiffen der Kriegsparteien freigegeben; dagegen dürfen weder im Kanal noch in dessen Zufahrtshäfen, sowie in einer Zone von 3 Seemeilen von diesen Häfen Kriegshandlungen vorgenommen werden; insbesondere darf das Blockaderecht niemals ausgeübt werden. Im Kanal selbst dürfen keine Kriegsschiffe sich dauernd aufhalten, in Port Said und in Suez dürfen die Mächte nur je zwei, Kriegführende dagegen keine Kriegsschiffe stationieren. (Artikel I bis IV, Absatz 1.)

In Artikel IV, Absatz 2, ist ferner bestimmt, daß die Kriegsschiffe der Kriegführenden im Kanal und in seinen Zugangshäfen nur die allernotwendigsten Lebensmittel und sonstigen Vorräte zu sich nehmen dürfen (*ravitailleur et s'approvisionner dans la limite stricte necessaire*). Die Durchfahrt durch den Kanal muß in der kürzesten Frist nach den bestehenden Vorschriften ohne anderen Aufenthalt erfolgen, als dies durch die Notwendigkeit des Kanaldienstes veranlaßt ist. In Port Said und auf der

*) Vgl. Vierzehntes Beiheft zur „Marine-Rundschau“: „Neutralitätserlasse 1854 bis 1904“, Nr. 86, S. 237 ff.

Reede von Suez dürfen diese Kriegsschiffe, abgesehen vom Falle eines gezwungenen Aufenthalts, nicht länger als 24 Stunden verweilen. Im Falle eines gezwungenen Aufenthalts müssen sie sobald als möglich abfahren. Befinden sich Kriegsschiffe der beiden Kriegführenden in einem Zugangshafen, so muß zwischen der Abfahrt der beiden Schiffe ein Zwischenraum von 24 Stunden liegen.

In Zeiten des Krieges dürfen nach Artikel V die Kriegführenden im Kanal und in seinen Zugangshäfen weder Truppen, noch Munition, noch Kriegsmaterial ein- oder ausschiffen. Nur dann, wenn die Durchfahrt durch den Kanal durch ein zufälliges Hindernis gesperrt ist, können in den Zufahrtshäfen Truppen in Abteilungen von höchstens 1000 Mann mit dem entsprechenden Kriegsmaterial ein- oder ausgeschifft werden.

Auf Grund dieser Vereinbarung hat die ägyptische Regierung am 10. Februar 1904 für den Suezkanal Neutralitätsregeln aufgestellt,*) in welchen zunächst die einschlägigen Bestimmungen der Vereinbarung vom 29. Oktober 1888 wiederholt sind und außerdem vorgeschrieben ist, daß während der Dauer des russisch-japanischen Krieges Kriegsschiffen der Kriegführenden, zu welchen auch alle Transportschiffe und sonstigen Hilfschiffe der Flotten, mit Ausnahme der Spitalschiffe, gerechnet werden, im Kanal oder in den Zufahrtshäfen Kohlen nur mit Genehmigung der zuständigen Hafenbehörde in dem in der Genehmigung angegebenen Betrage geliefert werden dürfen, und zwar gegen eine von dem Befehlshaber des Kriegsschiffes abzugebende schriftliche Erklärung über die Richtung seiner Fahrt und den Betrag der an Bord befindlichen Kohlenvorräte. Den Kriegsschiffen der Kriegführenden dürfen ferner nur solche Quantitäten Kohlen geliefert werden, daß sie imstande sind, mit den an Bord befindlichen Kohlenvorräten den nächsten zugänglichen Hafen zu erreichen, in welchem sie sich zur Fortsetzung der Fahrt mit den nötigen Kohlenvorräten versehen können.

Das Wesen der Neutralisierung des Suezkanals liegt also nicht darin, daß derselbe in Kriegszeiten den Kriegführenden verschlossen ist; er kann vielmehr von den Kriegführenden zur Durchfahrt für ihre Kriegsschiffe ebenso benutzt werden wie in Friedenszeiten, wenn auch für die den Kanal benutzenden Kriegsschiffe der Kriegführenden gewisse Beschränkungen bestehen. Verboten ist nur die Vornahme von kriegerischen Operationen irgendwelcher Art sowohl im Kanal selbst wie auch in dessen Zufahrtshäfen.

Nicht so einfach liegt die Sache bei den Meerengen (Bosporus und Dardanellen), welche ebenso wie das Marmarameer den Zugang zum Schwarzen Meer**) bilden, das durch den Pariser Vertrag vom 30. März 1856 neutralisiert wurde, indem dessen Artikel 17 bestimmte, daß auf demselben weder die Uferstaaten noch sonst eine Macht Kriegsschiffe halten dürfe.***) Von dieser Verpflichtung sagte sich Rußland im Oktober 1870 los und erreichte auch, daß durch Artikel 1 des Londoner Vertrages vom 13. März 1871 die auf die Neutralisierung des Schwarzen Meeres bezüglichen Artikel des Pariser Vertrages sowie die über diesen Gegenstand zwischen Rußland und

*) N. a. D., Seite 240 ff.

**) Vgl. über die keineswegs in jeder Hinsicht klaren Rechtsverhältnisse des Schwarzen Meeres: Stöckl in Holzendorffs „Handbuch des Völkerrechts“, Band II, Seite 510.

***) Vgl. Geffken in Holzendorffs „Handbuch des Völkerrechts“, Bd. IV, Seite 645 ff.

der Türkei abgeschlossene Spezialkonvention beseitigt wurden. Durch Artikel 2 des Londoner Vertrages wurde aber die Schließung der Meerengen mit der Maßgabe aufrecht erhalten, daß der Sultan das Recht erhielt, nicht bloß, wenn die Pforte sich im Kriege befindet, sondern auch in Friedenszeiten die Meerengen den Kriegsschiffen der befreundeten und verbündeten Mächte zu öffnen, wenn er es für nötig halten sollte, um die Ausführung der Bestimmungen des Pariser Friedens vom Jahre 1856 zu sichern. Dabei ist es auch geblieben. Auf dem Berliner Kongreß von 1878 wurde zwar die Frage der Meerengen erörtert; Artikel 63 des Berliner Vertrages bestimmte jedoch die Aufrechthaltung der in den Verträgen von 1856 und 1871 getroffenen Vereinbarungen. Es konnten deshalb auch die russischen Bevollmächtigten erklären: „Que le principe de la clôture des détroits est un principe Européen et que les stipulations conclus à cet égard en 1841, 1856 et 1871, confirmées actuellement par le traité de Berlin sont obligatoires de la part de toutes les puissances, conformément à l'esprit et à la lettre des traités existants non seulement vis-à-vis du Sultan, mais encore vis-à-vis de toutes les puissances signataires de ces transactions.“ Allerdings hat die Türkei im Jahre 1891 mit Rußland ein Abkommen dahin getroffen, daß nicht armierten Schiffen der damals geschaffenen sogenannten Freiwilligen Flotte nach vorheriger Anzeige auch mit Soldaten und Sträflingen erlaubt sein sollte, die Meerengen zu passieren.

Ob dieses Übereinkommen mit Artikel 63 des Berliner Vertrages in Einklang steht, mag dahingestellt bleiben; wohl aber wird man annehmen müssen, daß die Türkei nach Ausbruch des russisch-japanischen Krieges russischen Kriegsschiffen die Durchfahrt durch die Meerengen nicht gestatten durfte, weil in dieser Gestattung eine Unterstützung Rußlands, sonach eine Neutralitätsverletzung zu erblicken war. Daß die Schiffe der Freiwilligen Flotte bei der Durchfahrt als Handelsschiffe erschienen, ist deshalb gleichgültig, weil die türkische Regierung wissen mußte, daß dieselben sich alsbald in Kriegsschiffe verwandeln werden. Ebenso handelte Rußland nicht korrekt, weil es sich in Widerspruch setzte mit den auch für die russische Regierung bindenden Vereinbarungen über die Schließung der Meerengen. In richtiger Würdigung dieser Sach- und Rechtslage hat denn auch die russische Regierung im Laufe des Krieges mit Japan den aus dem Schwarzen Meere gekommenen Schiffen der Freiwilligen Flotte das Recht der Durchsichtung und Beschlagnahme neutraler Schiffe entzogen.

Was sodann die freiwillige Neutralität im einzelnen Falle anlangt, so wird man davon ausgehen können, daß der neutrale Staat seine Neutralität am besten dadurch wahrt, daß er dem Verkehr mit den Kriegführenden grundsätzlich keine andere Beschränkung auferlegt als im Frieden und nur jede aktive Parteinahme für die Kriegführenden unterläßt.

Da die Neutralität in der tatsächlichen Beobachtung vollkommener Unparteilichkeit gegenüber den Kriegführenden besteht und daher in der Unterlassung jeder Handlung, welche der einen Partei nützt und deshalb der anderen schadet, so hat die Regierung eines neutralen Staates vor allem die Pflicht, nicht zu dulden, daß ihr Gebiet von einer kriegführenden Partei als Operationsbasis für Feindseligkeiten gegen den anderen Teil benutzt wird. Früher hat man angenommen, daß die Neutralität gewahrt bleibe, wenn die Regierung nur keiner Partei aktive Unterstützung leiste und beiden Teilen gleichmäßig

die Werbung von Truppen oder die Ausrüstung von Schiffen in ihrem Gebiete oder die Verbringung von Preisen in ihre Häfen gestattet. Gegenwärtig herrscht in dieser Beziehung mit Recht eine strengere Auffassung, da die Werbung und Aushebung von Truppen, die Ausrüstung von Kriegsschiffen usw. Ausflüsse der Souveränität sind. Wer derartige Maßregeln auf seinem Gebiete einer kriegführenden Partei gestattet, läßt sich eine Verletzung seiner Souveränität gefallen und verletzt dadurch die Neutralität. Das gleiche gilt von der Gestattung des Durchzugs von Truppen einer Kriegspartei, dieselbe wird auch dann als unzulässig zu betrachten sein, wenn der neutrale Staat auf Grund eines Vertrages verpflichtet ist, in Friedenszeiten den Truppen eines der kriegführenden Staaten den Durchmarsch zu gestatten, da es im Kriege lediglich auf das tatsächliche Verhalten der Neutralen ankommt.*) Auch Gefangene dürfen nicht durch neutrales Gebiet hindurchgeführt werden, wenn der Gegner nicht die Zustimmung gibt. Dagegen darf der neutrale Staat Truppen der Kriegführenden, die sich auf sein Gebiet flüchten oder dahin gedrängt werden, bei sich aufnehmen; er muß sie aber entwaffnen und festhalten und darf nicht gestatten, daß sie sich etwa, nachdem sie sich ausgeruht und ausgerüstet haben und wieder kampffähig geworden sind, auf den Kriegsschauplatz zurückkehren und am weiteren Kampfe teilnehmen (Artikel 57 der Haager Kriegsrechtskonvention).

Bezüglich der Verwundeten und Kranken der Kriegführenden kommt der bereits früher angeführte Artikel 59 der Haager Kriegsrechtskonvention von 1899 zur Anwendung, wonach der neutrale Staat den Durchzug von Verwundeten oder Kranken der kriegführenden Heere unter gewissen Voraussetzungen und unter Beobachtung gewisser Vorsichtsmaßregeln gestatten kann.

Auch an und für sich ganz friedliche Anstalten können unter Umständen auf neutralem Gebiete unzulässig sein, wenn anzunehmen ist, daß dieselben für kriegerische Zwecke verwendet werden sollen. So hat z. B. die englische Regierung 1870 die von Frankreich beabsichtigte Legung eines telegraphischen Kabels mit Benutzung ihres neutralen Gebietes verboten, weil sie der Ansicht war, daß dasselbe militärischen Zwecken dienen sollte. Dagegen ist der neutrale Staat nicht verpflichtet, den Kriegführenden die Benutzung der auf seinem Gebiet befindlichen Kabel- und Telegraphenverbindungen zu verbieten oder sie für chiffrierte Depeschen zu verschließen.

Sowenig wie das Landgebiet, darf auch das Wassergebiet der Neutralen zum Kriegsschauplatz gemacht werden, und zwar darf nicht bloß kein kriegerischer Akt, wozu auch die Ausübung des Preisenrechts gehört, in einem neutralen Gewässer vorgenommen, sondern es dürfen auch kriegerische Operationen nicht auf neutralem Gebiete vorbereitet werden.***) Daher darf sich kein Kriegsschiff innerhalb eines neutralen Gewässers aufstellen und sich auf feindliche Kriegsschiffe oder Handelsschiffe auf Lauer legen, nicht daselbst kreuzen, um solche Schiffe abzufangen oder neutrale Schiffe auf Kontrebande zu untersuchen, oder von einem Standort in neutralem Gewässer Boote zum Angriff auf feindliche Schiffe ausenden.

Treffen in einem neutralen Hafen oder Gewässer Kriegsschiffe der beiden

*) Vgl. über diese Frage: Geffken a. a. D., Seite 661 f.

**) Geffken a. a. D., Seite 665.

Parteien oder ein Kriegsschiff der einen Partei mit einem Handelsschiff der anderen Partei zusammen, so wird, wenn das eine Schiff den Hafen oder das Gewässer verläßt, von der neutralen Regierung dem anderen Schiffe erst nach Abfluß einer bestimmten Frist, die gewöhnlich auf 24 Stunden bemessen wird, gestattet, dem Gegner zu folgen.

Wenn sonach auch die Neutralen nicht gestatten dürfen, daß in dem ihrer Hoheit unterworfenen Wassergebiet kriegerische Handlungen vorgenommen werden oder daß dasselbe zur Operationsbasis für kriegerische Unternehmungen gemacht wird, so steht doch anderseits nichts im Wege, daß Kriegsschiffe der Kriegführenden neutrale Küstengewässer durchfahren. Allerdings stehen grundsätzlich die Küstengewässer, deren Breite gegenwärtig allgemein zu 3 Seemeilen angenommen wird, ebenso unter der Souveränität (Gefetzgebung, Gerichtsbarkeit und Polizeigewalt) des betreffenden Staates, wie das anstoßende Landgebiet. Auf der anderen Seite macht sich aber geltend, daß das Küstenmeer schon mit Rücksicht auf die Unbestimmtheit seiner Grenze nicht in dem Grade vom Küstenstaate beherrscht wird und beherrscht werden kann, wie das Landgebiet, und daß dasselbe trotz seiner Zugehörigkeit zum Küstenstaate in gewissem Sinne doch als ein Bestandteil des allen Nationen offenstehenden Meeres gilt. Daraus hat sich gewohnheitsrechtlich der Grundsatz entwickelt, daß nicht bloß in Friedenszeiten, sondern auch im Falle eines Krieges fremden Handels- und Kriegsschiffen die Durchfahrt durch die Küstengewässer gestattet ist, zumal auch das bloße Durchfahren eines Kriegsschiffes durch neutrales Küstengewässer noch keineswegs eine dem Gegner nachteilige Handlung ist. Selbstverständlicherweise kann aber der neutrale Staat im Interesse seiner eigenen Sicherheit oder wegen Verletzung seiner Hoheitsrechte beiden Kriegführenden die Benutzung seiner Küstengewässer verbieten.*)

Solange die Benutzung der Küstengewässer nicht verboten ist, kann auch die Regierung des neutralen Staates nicht verpflichtet sein, den Lotsen, weder den staatlichen noch privaten Lotsen, zu verbieten, den Kriegsschiffen der Kriegführenden innerhalb der Territorialgewässer ihre Hilfe zu leisten. Es wird auch zulässig sein, außerhalb der Territorialgewässer Lotsen an Bord solcher Kriegsschiffe zu schicken, wenn die navigatorische Gefahrzone sich über die 3 Seemeilen hinaus erstreckt.

Auch in neutrale Häfen dürfen Kriegsschiffe der Kriegführenden einlaufen. Man wird aber sowohl bezüglich der Benutzung neutraler Häfen wie neutraler Küstengewässer zweckmäßigerweise zu unterscheiden haben zwischen Häfen und Küstengewässern, die im Operationsgebiete der kriegführenden Streitkräfte, d. h. in demjenigen Gebiete liegen, auf welchem sich die kriegführenden Streitkräfte zum Zwecke kriegerischer Operationen dauernd bewegen, und solchen, bei denen das nicht der Fall ist. Bei letzteren besteht kein Grund, den Aufenthalt weder nach der Zeit, noch nach der Zahl der Schiffe, noch nach der Häufigkeit des Besuchs mehr als im Frieden zu beschränken. Ebenso besteht kein Anlaß, die Ergänzung der Ausrüstung, mit Ausnahme solcher Gegenstände, die unmittelbar zum Kriegsgebrauch geeignet sind, einzuschränken, oder Reparaturen, die nicht direkt die Gefechtsfähigkeit des Schiffes erhöhen, der Art oder Dauer nach zu verbieten.

*) Vgl. Liszt: „Das Völkerrecht“, Seite 242.

die Werbung von Truppen oder die Ausrüstung von Schiffen in ihrem Gebiete oder die Verbringung von Preisen in ihre Häfen gestattet. Gegenwärtig herrscht in dieser Beziehung mit Recht eine strengere Auffassung, da die Werbung und Aushebung von Truppen, die Ausrüstung von Kriegsschiffen usw. Ausflüsse der Souveränität sind. Wer derartige Maßregeln auf seinem Gebiete einer kriegführenden Partei gestattet, läßt sich eine Verletzung seiner Souveränität gefallen und verletzt dadurch die Neutralität. Das gleiche gilt von der Gestattung des Durchzugs von Truppen einer Kriegspartei, dieselbe wird auch dann als unzulässig zu betrachten sein, wenn der neutrale Staat auf Grund eines Vertrages verpflichtet ist, in Friedenszeiten den Truppen eines der kriegführenden Staaten den Durchmarsch zu gestatten, da es im Kriege lediglich auf das tatsächliche Verhalten der Neutralen ankommt.**) Auch Gefangene dürfen nicht durch neutrales Gebiet hindurchgeführt werden, wenn der Gegner nicht die Zustimmung gibt. Dagegen darf der neutrale Staat Truppen der Kriegführenden, die sich auf sein Gebiet flüchten oder dahin gedrängt werden, bei sich aufnehmen; er muß sie aber entwaffnen und festhalten und darf nicht gestatten, daß sie sich etwa, nachdem sie sich ausgeruht und ausgerüstet haben und wieder kampffähig geworden sind, auf den Kriegsschauplatz zurückkehren und am weiteren Kampfe teilnehmen (Artikel 57 der Haager Kriegsrechtskonvention).

Bezüglich der Verwundeten und Kranken der Kriegführenden kommt der bereits früher angeführte Artikel 59 der Haager Kriegsrechtskonvention von 1899 zur Anwendung, wonach der neutrale Staat den Durchzug von Verwundeten oder Kranken der kriegführenden Heere unter gewissen Voraussetzungen und unter Beobachtung gewisser Vorsichtsmaßregeln gestatten kann.

Auch an und für sich ganz friedliche Anstalten können unter Umständen auf neutralem Gebiete unzulässig sein, wenn anzunehmen ist, daß dieselben für kriegerische Zwecke verwendet werden sollen. So hat z. B. die englische Regierung 1870 die von Frankreich beabsichtigte Legung eines telegraphischen Kabels mit Benutzung ihres neutralen Gebietes verboten, weil sie der Ansicht war, daß dasselbe militärischen Zwecken dienen sollte. Dagegen ist der neutrale Staat nicht verpflichtet, den Kriegführenden die Benutzung der auf seinem Gebiet befindlichen Kabel- und Telegraphenverbindungen zu verbieten oder sie für chiffrierte Depeschen zu verschließen.

Sowenig wie das Landgebiet, darf auch das Wassergebiet der Neutralen zum Kriegsschauplatz gemacht werden, und zwar darf nicht bloß kein kriegerischer Akt, wozu auch die Ausübung des Preisenrechts gehört, in einem neutralen Gewässer vorgenommen, sondern es dürfen auch kriegerische Operationen nicht auf neutralem Gebiete vorbereitet werden.***) Daher darf sich kein Kriegsschiff innerhalb eines neutralen Gewässers aufstellen und sich auf feindliche Kriegsschiffe oder Handelsschiffe auf Lauer legen, nicht daselbst kreuzen, um solche Schiffe abzufangen oder neutrale Schiffe auf Kontrebande zu untersuchen, oder von einem Standort in neutralem Gewässer Boote zum Angriff auf feindliche Schiffe ausenden.

Treffen in einem neutralen Hafen oder Gewässer Kriegsschiffe der beiden

*) Vgl. über diese Frage: Geffken a. a. D., Seite 661 f.

**) Geffken a. a. D., Seite 665.

Parteien oder ein Kriegsschiff der einen Partei mit einem Handelsschiff der anderen Partei zusammen, so wird, wenn das eine Schiff den Hafen oder das Gewässer verläßt, von der neutralen Regierung dem anderen Schiffe erst nach Ablauf einer bestimmten Frist, die gewöhnlich auf 24 Stunden bemessen wird, gestattet, dem Gegner zu folgen.

Wenn sonach auch die Neutralen nicht gestatten dürfen, daß in dem ihrer Hoheit unterworfenen Wassergebiet kriegerische Handlungen vorgenommen werden oder daß dasselbe zur Operationsbasis für kriegerische Unternehmungen gemacht wird, so steht doch andererseits nichts im Wege, daß Kriegsschiffe der Kriegführenden neutrale Küstengewässer durchfahren. Allerdings stehen grundsätzlich die Küstengewässer, deren Breite gegenwärtig allgemein zu 3 Seemeilen angenommen wird, ebenso unter der Souveränität (Gesetzgebung, Gerichtsbarkeit und Polizeigewalt) des betreffenden Staates, wie das anstoßende Landgebiet. Auf der anderen Seite macht sich aber geltend, daß das Küstenmeer schon mit Rücksicht auf die Unbestimmtheit seiner Grenze nicht in dem Grade vom Küstenstaate beherrscht wird und beherrscht werden kann, wie das Landgebiet, und daß dasselbe trotz seiner Zugehörigkeit zum Küstenstaate in gewissem Sinne doch als ein Bestandteil des allen Nationen offenstehenden Meeres gilt. Daraus hat sich gewohnheitsrechtlich der Grundsatz entwickelt, daß nicht bloß in Friedenszeiten, sondern auch im Falle eines Krieges fremden Handels- und Kriegsschiffen die Durchfahrt durch die Küstengewässer gestattet ist, zumal auch das bloße Durchfahren eines Kriegsschiffes durch neutrales Küstengewässer noch keineswegs eine dem Gegner nachteilige Handlung ist. Selbstverständlicherweise kann aber der neutrale Staat im Interesse seiner eigenen Sicherheit oder wegen Verletzung seiner Hoheitsrechte beiden Kriegführenden die Benutzung seiner Küstengewässer verbieten.*)

Solange die Benutzung der Küstengewässer nicht verboten ist, kann auch die Regierung des neutralen Staates nicht verpflichtet sein, den Lotsen, weder den staatlichen noch privaten Lotsen, zu verbieten, den Kriegsschiffen der Kriegführenden innerhalb der Territorialgewässer ihre Hilfe zu leisten. Es wird auch zulässig sein, außerhalb der Territorialgewässer Lotsen an Bord solcher Kriegsschiffe zu schicken, wenn die navigatorische Gefahrenzone sich über die 3 Seemeilen hinaus erstreckt.

Auch in neutrale Häfen dürfen Kriegsschiffe der Kriegführenden einlaufen. Man wird aber sowohl bezüglich der Benutzung neutraler Häfen wie neutraler Küstengewässer zweckmäßigerweise zu unterscheiden haben zwischen Häfen und Küstengewässern, die im Operationsgebiete der kriegführenden Streitkräfte, d. h. in demjenigen Gebiete liegen, auf welchem sich die kriegführenden Streitkräfte zum Zwecke kriegerischer Operationen dauernd bewegen, und solchen, bei denen das nicht der Fall ist. Bei letzteren besteht kein Grund, den Aufenthalt weder nach der Zeit, noch nach der Zahl der Schiffe, noch nach der Häufigkeit des Besuchs mehr als im Frieden zu beschränken. Ebenso besteht kein Anlaß, die Ergänzung der Ausrüstung, mit Ausnahme solcher Gegenstände, die unmittelbar zum Kriegsgebrauch geeignet sind, einzuschränken, oder Reparaturen, die nicht direkt die Gefechtsfähigkeit des Schiffes erhöhen, der Art oder Dauer nach zu verbieten.

*) Vgl. Liszt: „Das Völkerrecht“, Seite 242.

Bei Häfen und Küstengewässern innerhalb des Operationsgebiets verlangt dagegen die Unparteilichkeit, die Dauer des Aufenthalts auf 24 Stunden bzw. bis zur wiedererlangten Seefähigkeit zu beschränken und die Ergänzung der Ausrüstung nur soweit zu gestatten, als dies zur Erreichung des nächsten eigenen Hafens erforderlich ist. Auch Reparaturen sind nur soweit zuzulassen, daß das Schiff den nächsten eigenen Hafen erreichen kann. Den Umfang und die Dauer der erforderlichen Arbeiten hat die neutrale Regierung zu bestimmen.

Aus welchen Gründen Kriegsschiffe der Kriegsparteien neutrale Häfen aufsuchen, ist an und für sich gleichgültig. Deshalb müssen auch auf Kriegsschiffe, welche sich vor der gegnerischen Streitmacht in einen neutralen Hafen flüchten, die im vorstehenden aufgeführten Regeln Anwendung finden. Daraus folgt namentlich, daß eine Entwaffnung solcher Schiffe in dem neutralen Hafen keineswegs immer durch die Neutralitätspflichten geboten ist. Eine Entwaffnung wäre nur dann veranlaßt, wenn das Kriegsschiff die Aufforderung, den Hafen binnen einer bestimmten Frist wieder zu verlassen, nicht befolgen oder unzulässige Reparaturen vornehmen oder versuchen würde, sich durch Aufnahme von Munition wieder gefechtsfähig zu machen, oder wenn es Anstalten machen würde, den neutralen Hafen oder das neutrale Küstengewässer zur Basis für weitere kriegerische Unternehmungen zu benutzen. Auch im Interesse der eigenen Sicherheit kann der neutrale Staat die Entwaffnung anordnen, z. B. wenn der neutrale Hafen in unmittelbarer Nähe des Kriegsschauplatzes liegt und die neutrale Regierung befürchtet, daß ihr aus dem Verweilen von Kriegsschiffen der Kriegsparteien in ihren Häfen oder Gewässern Verlegenheiten entstehen.

Die Besatzungen entwaffneter Kriegsschiffe sind von der neutralen Regierung zu überwachen, ohne daß sie dadurch die Eigenschaft von Kriegsgefangenen erhalten; Offizieren kann gegen das Ehrenwort, nicht mehr im gegenwärtigen Kriege zu dienen, die Erlaubnis zur Rückkehr in die Heimat erteilt werden.

Was den Aufenthalt von Prisen in den der Hoheit neutraler Staaten unterliegenden Gewässern anlangt, so ist es zweifelhaft, ob dieselben ebenso wie Kriegsschiffe behandelt werden müssen. Eine dringende Notwendigkeit hierzu besteht nicht. Jedenfalls wäre es zweckmäßig, wenn die Frage durch eine internationale Abmachung geregelt würde.*)

Daß die Regierung eines neutralen Staates keine der kriegführenden Parteien durch Lieferung von Soldaten, Waffen, Munition, Kriegsschiffen, Gewährung von Subsidien usw. unterstützen darf, ist zweifellos. Eine ganz andere Frage ist aber, ob und inwieweit die Regierung eines neutralen Staates verpflichtet ist, zu verhindern, daß ihre Untertanen die Kriegführenden durch Lieferung von Waffen, militärischen Ausrüstungsgegenständen, Munition, Schiffen usw. unterstützen.***) In dieser Hinsicht kann es nun als ein in der völkerrechtlichen Praxis allgemein anerkannter Grundsatz betrachtet werden, daß die Regierungen neutraler Staaten weder die Beteiligung ihrer Untertanen an Kriegsangelegenheiten der Kriegführenden, noch die Lieferung von Kriegsmaterial

*) Vgl. Geffken a. a. O., Seite 671 ff.

***) Vgl. Malczahn: „Das Wirtschaftsleben der Völker und der Seekrieg“. „Deutsche Rundschau“, 31. Jahrgang (1904/05), Seite 101 ff. und Seite 262 ff.

an dieselben durch ihre Untertanen zu verbieten verpflichtet sind. Es ergibt sich dies schon daraus, daß der Handelsverkehr zwischen den Angehörigen der neutralen und der kriegführenden Staaten, abgesehen etwa von tatsächlichen Störungen durch den Ausbruch des Krieges in keiner Weise unzulässig und unerlaubt wird. Andererseits ist aber auch die Regierung eines neutralen Staates, dessen Untertanen einen Kriegführenden durch Lieferung von Kriegsmaterial (Konterbande) unterstützen, für deren Handlungen nicht verantwortlich. Die Untertanen handeln auf eigenes Risiko hin und müssen sich die Wegnahme der Konterbande durch die Kriegsschiffe der Kriegsparteien gefallen lassen, wie sie sich auch die Unterbrechungen und Störungen des an sich legitimen Handels durch die Blockade eines Hafens oder einer Küste gefallen lassen müssen, ohne daß sie deshalb den Schutz ihres Heimatstaates anrufen können. Die neutralen Regierungen sind nicht einmal verpflichtet, bei Ausbruch eines Krieges ihre Untertanen auf die Rechte der Kriegführenden hinzuweisen und sie auf die möglichen Folgen der Verletzung der Neutralität aufmerksam zu machen. Trotzdem verbieten einzelne Staaten Verletzungen der Neutralität durch ihre Untertanen bei Strafe.*) So sind z. B. nach der englischen Neutralitätserklärung vom 23. April 1898, dann dem Neutralitätsgesetz vom 23. April 1898, ferner dem Neutralitätsgesetz vom 20. April 1818 und der Neutralitätserklärung vom 22. August 1870 der Vereinigten Staaten englische und nordamerikanische Staatsangehörige strafbar, wenn sie in irgend einer Form persönlich in den militärischen Dienst einer kriegführenden Macht treten, oder andere zu diesem Vergehen verleiten oder dabei mitwirken. Ähnliche Verbote enthalten niederländische, dänische, italienische, spanische und japanische Gesetze. Nach den angeführten englischen und amerikanischen Vorschriften sowie nach der niederländischen Neutralitätserklärung vom 3. Mai 1898 ist ferner die Ausrüstung von Expeditionen zur Unterstützung einer Kriegspartei bei Strafe verboten. Das gleiche gilt von der unerlaubten Unterstützung von Kriegsschiffen, die im Gebiete des neutralen Staates liegen.

Die Zuführung von Schiffen für den Kriegsdienst ist ebenfalls nach englischem, nordamerikanischem, niederländischem usw. Rechte bei Strafe verboten. Nach englischem Rechte (Neutralitätserklärung vom 19. Juli 1870 und Neutralitätserklärung vom 23. April 1898) ist die Zuführung jeder Art von Schiffen, also auch z. B. von Kohlen Schiffen, und auch der Versuch, die Vorbereitung und die Mitwirkung hierzu verboten, während andere Staaten das Verbot auf die zur eigentlichen Kriegführung brauchbaren Schiffe beschränken.

Anderer Staaten haben zwar Verstöße gegen die Neutralitätspflichten seitens ihrer Untertanen nicht unter Strafe gestellt, sie haben aber administrative Ausfuhr- und Durchfuhrverbote in bezug auf Gegenstände der Konterbande erlassen. So untersagten z. B. Preußen und Osterreich im Jahre 1854 die Durchfuhr von Waffen und Munition, Preußen auch die Ausfuhr solcher Gegenstände, wenn nicht ihr Zollvereinsursprung nachgewiesen war. Auch andere Staaten haben ähnliche Verbote erlassen, um die Zufuhr von Waffen usw. an die Kriegführenden zu verhindern.

*) Vierzehntes Heft zur „Marine-Rundschau“: „Neutralitätserlasse 1854 bis 1904“, Seite 186 f.

Im übrigen kommt es nicht sowohl darauf an, welche Neutralitätserklärungen und Vorschriften die einzelnen Staaten für ihre Untertanen erlassen, sondern inwieweit die neutralen Staaten nach allgemein anerkannten Grundsätzen verpflichtet sind, den Verkehr ihrer in ihrem Gebiete befindlichen Staatsangehörigen und der daselbst sich aufhaltenden Ausländer zu überwachen. Man wird in dieser Beziehung wohl folgende Regeln als allgemein gültige aufstellen können: 1. Den Eintritt seiner Untertanen in die Kriegsdienste der Kriegführenden muß der neutrale Staat verbieten bezw. verhindern. 2. Die Regierung eines neutralen Staates muß den Bau von solchen Schiffen für die Kriegführenden überwachen, die unmittelbar zum Kriegsgebrauch geeignet sind, und die Ablieferung solcher Schiffe während des Krieges verhindern. 3. Die Lieferung von Ausrüstungsmaterial und die Vornahme von Reparaturen über das in seinen Neutralitätsregeln bestimmte Maß hinaus in seinen Häfen und Küstengewässern an die Kriegführenden muß der neutrale Staat verbieten.*)

Dagegen ist der neutrale Staat nicht verpflichtet, Lieferungen irgendwelcher Art an die Kriegführenden, nach deren Häfen oder direkt an die kämpfenden Streitkräfte, oder den Verkauf von nicht besonders für den Kriegsdienst vorbereiteten Handelsschiffen an die kriegführenden Regierungen zu verbieten. Ebenso wenig kann eine Verletzung der Neutralitätspflichten darin gefunden werden, daß neutrale Handelsschiffe der Flotte eines Kriegführenden auf offener See mit Ausrüstungsmaterial aller Art folgen.

Die Regierungen neutraler Staaten sind eben nicht verpflichtet, gewissermaßen die Seepolizei für die Kriegführenden zu handhaben, da diese ja berechtigt sind, Schiffe, welche Konterbande dem Gegner zuführen, wegzunehmen, ohne daß dagegen von seiten der betreffenden neutralen Regierung Einspruch erhoben werden kann.

Der Begriff der Konterbande,**) als der Inbegriff derjenigen Gegenstände, durch deren Zufuhr die Kriegführenden unterstützt werden, und deren Wegnahme daher dem Gegner derjenigen Partei gestattet ist, der dieselben zugeführt werden sollen, trat erst mit der schärferen Ausbildung der Neutralität hervor. Es handelte sich dabei vor allem darum, welche Gegenstände unter den Begriff der Konterbande fallen.

Schon Grotius unterschied zwischen lediglich für Kriegszwecke bestimmten Gegenständen und solchen, die auch außerhalb eines Krieges verwendbar sind, res

*) In dem zu Washington am 8. Mai 1871 zwischen England und der Union abgeschlossenen Verträge wurden folgende Regeln als Grundlage für die Entscheidung der sogenannten Alabama-Angelegenheit dem Schiedsgericht vorgelegt: Die neutrale Regierung ist verpflichtet: 1. Die gehörige Sorgfalt aufzubringen, um innerhalb ihres Jurisdiktionsgebietes die Ausrüstung, Bewaffnung und Equipierung von Schiffen, welche sie für bestimmt hält, Kaperei zu treiben oder Krieg zu führen gegen eine andere Macht, mit der sie im Frieden ist, zu hindern und dieselbe Wachsamkeit anzuwenden, um das Auslaufen irgend eines Schiffes aus ihrem Jurisdiktionsgebiet zu hindern, welches die bezeichneten Zwecke verfolgt, nachdem es ganz oder zum Teil in seinem Jurisdiktionsgebiet zum Kriegsgebrauch hergerichtet worden; 2. nicht zu gestatten oder zu dulden, daß ein Kriegführender sich ihrer Häfen oder Gewässer zur Basis von Seeoperationen gegen den anderen Kriegführenden bediene, entweder zur Erneuerung oder Vermehrung von Kriegsvorräten oder Waffen, oder zur Anwerbung von Mannschaften; 3. gehörige Sorgfalt zu üben in ihren eigenen Gewässern, um irgend einer Verletzung dieser Norm vorbeugen zu können. Vgl. Ullmann: „Völkerrecht“, Seite 352, Note 4.

**) Heffken a. a. O., Seite 713 ff.

incipitis usus. Diese zweifelhaften Gegenstände festzustellen versuchte man in einer Anzahl von Verträgen, die in den letzten Jahrhunderten abgeschlossen wurden. Eventuell setzten die Kriegführenden selbst den Umfang der Konterbandeartikel fest, wobei es gewöhnlich ohne Streit zwischen den Kriegführenden, welche den Umfang möglichst ausdehnen, und den Neutralen, die ihn möglichst einzuengen suchten, nicht abging.

Es ist auch bis heute nicht gelungen, den Begriff und Umfang der Konterbande genau festzustellen und zu begrenzen. Die Schwierigkeit liegt namentlich auch darin, daß mit der Entwicklung der Kriegsmittel und insbesondere der Technik des Seekriegs auch die Gegenstände sich ändern, die für kriegerische Zwecke verwendbar sind.

Das Institut für internationales Recht hat im Jahre 1896 ein internationales Reglement entworfen,*) nach welchem als Konterbande zu gelten haben: Waffen aller Art, Kriegsmunition und Sprengstoffe, Kriegsmaterial (Ausrüstungs- und Bekleidungsgegenstände, Kasernen usw.), für Kriegszwecke ausgerüstete Schiffe und ferner auch Instrumente, welche zur unmittelbaren Anfertigung von Kriegsmunition verwendbar sind. Diese Gegenstände dürfen weggenommen werden, wenn deren Transport zur See auf Rechnung oder mit unmittelbarer Bestimmung für eine Kriegspartei erfolgt. Die feindliche Bestimmung ist anzunehmen, wenn das Ziel der Fahrt (unmittelbar oder mittelbar) ein feindlicher Hafen ist.

Dagegen will das Institut die Begriffe der sogenannten relativen und zufälligen Konterbande (im Gegensatz zur absoluten) beseitigt wissen. Unter relativer Konterbande versteht man nämlich Gegenstände, welche ebenso zu Friedens- wie Kriegszwecken dienen, und unter zufälliger Konterbande solche Gegenstände, die nur unter besonderen Verhältnissen für die militärischen Interessen einer Kriegspartei in concreto von Vorteil sind. Solche Gegenstände soll der Kriegführende nur berechtigt sein, gegen billige Entschädigung oder durch Vorkauf an sich zu bringen, vorausgesetzt, daß sich das betreffende Schiff auf der Fahrt nach einem feindlichen Hafen befindet.

Mit diesem Vorschlage stimmt freilich die völkerrechtliche Praxis nicht überein. So hat z. B. die japanische Regierung in einer Bekanntmachung vom 8. Februar 1904 folgende Gegenstände als Konterbande erklärt: Waffen, Munition, Sprengstoffe sowie Rohstoffe und Maschinen zu deren Herstellung, Zement, Uniformen und Ausrüstungsgegenstände für das Landheer und die Marine, Panzerplatten, Materialien zu Maschinen zum Bau und zur Ausrüstung von Schiffen, sowie alle anderen Güter, die für Kriegszwecke verwendbar sind, falls sie durch feindliches Gebiet passieren, oder daselbst, oder bei feindlichen Truppen oder Flottenteilen ankommen, ferner Lebensmittel, Getränke, Pferdegeschirr, Futter, Wagen, Kohlen, Holz, Münzen, ungemünztes Gold und Silber, Materialien für Telegraphen, Telephon und Eisenbahnbau, falls diese Gegenstände zu feindlichen Truppen oder nach solchen Plätzen unterwegs sind, wo sie zu Kriegszwecken Verwendung finden.

Eine in der Hauptsache übereinstimmende Erklärung hat die russische Regierung am 27. Februar 1904 erlassen. Die russische Regierung hat aber später auf die von den Regierungen von Deutschland, England und der Vereinigten Staaten erhobenen Reklamationen anerkannt, daß Lebensmittel, Kohle, Bauholz usw. nur dann als Konter-

*) „Annuaire“, XVI., Seite 230 ff.; — Ullmann a. a. D., Seite 358 f.

bande zu betrachten sind, wenn aus den Umständen sich ergibt, daß diese Gegenstände unmittelbar dem Gegner zugeführt werden sollen.*)

In der Tat erscheint es durchaus der Natur der Sache entsprechend, zwischen absoluter und relativer Konterbande zu unterscheiden. Der Begriff der absoluten Konterbande kann auf Waffen, Munition und die ohne Zweifel zur Herstellung von Waffen und Munition bestimmten und geeigneten Gegenstände beschränkt werden. Lebensmittel, Kohlen und Zugtiere usw. gehören an sich nicht zur Konterbande, sondern fallen nur unter den Begriff der relativen Konterbande. Die Gegenstände der letzteren lassen sich im einzelnen nicht aufzählen. Man kann dazu alle Gegenstände rechnen, die entweder für die feindliche Regierung, deren Agenten und Streitkräfte bestimmt sind, oder deren Bestimmungsort ein feindlicher Hafen oder ein anderer Hafen ist, der als Stützpunkt für die feindlichen Streitkräfte dient. Daß unter den Begriff der Konterbande auch der Transport von Truppen fällt, ist zweifellos, ebenso wird aber auch die Beförderung von Dienstpflchtigen oder solchen Personen, die zur Einstellung in die kriegsführenden Streitkräfte geeignet sind, der Beförderung von Kriegsmaterial analog zu beurteilen sein, wenn die Beförderung auf Veranlassung und Rechnung des kriegsführenden Staates oder seiner Agenten und Vertreter geschieht.**)

Das neutrale Schiff, das Kriegskonterbande führt, verfällt, wenn es dem Eigentümer der Konterbande gehört; ebenso wenn es verbotene Transporte führt. Die unverfängliche Ladung verfällt nur dann, wenn sie dem Eigentümer der Kriegskonterbande gehört. Aus der unverfänglichen Ladung kann der Raptor nur gegen Empfangsbestätigung Gegenstände entnehmen, deren er dringend bedarf.

Während in Friedenszeiten, abgesehen von den Fällen des Seeraubs und Sklavenhandels, kein Kriegsschiff das Recht hat, ein fremdes Schiff anzuhalten, steht im Kriege den Kriegsführenden unzweifelhaft die Befugnis zu, durch ihre Kriegsschiffe bezw. Kaper neutrale Handelsschiffe anzuhalten und zu untersuchen, um festzustellen, ob das Schiff wirklich ein neutrales ist, oder vielleicht nur fälschlich unter neutraler Flagge fährt und ferner, um zu ermitteln, ob es nicht Konterbande mit sich führt. Dagegen erscheint es nicht zulässig, ein neutrales Schiff daraufhin zu untersuchen, ob es sich nicht früher eines Blockadebruchs schuldig gemacht hat, da bei der Blockade die Schiffe auf frischer Tat gefaßt werden müssen. Es kann höchstens, wenn eine spezielle Notifikation für notwendig erachtet wird, untersucht werden, ob ein in den Bereich des blockierenden Geschwaders kommendes Schiff eine solche Notifikation in seine Register eingetragen hat.

*) Bemerkenswert ist, daß während des russisch-japanischen Krieges in England die Auffassung vertreten wurde, daß die englische Regierung nicht verpflichtet sei, die Lieferung von Kohlen für die Kriegsführenden zu verhindern; nur dürfe sie nicht gestatten, daß englische Schiffe von einer Kriegspartei gechartert würden, um als mit Kohlen beladene Hilfschiffe der Flotte einer der Kriegsparteien zu folgen, denn in einem solchen Falle werde das neutrale englische Gebiet als Operationsbasis benutzt bezw. im Widerspruche mit den englischen Gesetzen ein als Hilfschiff für eine der kriegsführenden Flotten dienendes Schiff im englischen Gebiete ausgerüstet und hergerichtet.

***) Die Festnahme nichtmilitärischer Beamter eines Kriegsteils auf neutralen Schiffen auf offener See wird im allgemeinen als völkerrechtswidrig betrachtet; daher ist eine feindliche Behandlung des Schiffes ausgeschlossen. Nur ausnahmsweise wird die Festnahme der betreffenden Personen selbst für zulässig erklärt. Vgl. Ullmann a. a. O., Seite 356 f.

Angehalten und untersucht werden können alle neutralen Privatschiffe, dagegen nicht Staatschiffe. Streitig ist, ob auch unter Begleitung von Kriegsschiffen (Konvoy) fahrende Handelsschiffe angehalten werden dürfen, doch ist die Frage bei der gegenwärtigen Entwicklung des Handelsverkehrs wohl kaum von praktischer Bedeutung.

Zu den Privatschiffen, die angehalten werden dürfen, gehören auch die unter der Postflagge fahrenden Schiffe der Neutralen, — wenn es sich auch mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Verkehrs und die Unwahrscheinlichkeit, daß solche Schiffe Konterbande mit sich führen, empfiehlt, sie von dieser Maßregel auszunehmen, wenn sie nicht direkt im Dienste des Gegners fahren. Jedenfalls können die auf Postschiffen befindlichen Briefe, auch wenn sie an Angehörige einer Kriegspartei gerichtet sind, weil es sich dabei um Privatkorrespondenz handelt, nicht mit Beschlagnahme belegt werden. Es genügt, wenn die Kriegführenden das Recht haben, in ihrem eigenen oder dem von ihnen besetzten Gebiete oder im Gebiete ihrer Operationen, innerhalb der territorialen Gewässer ihrer Gegner die ein- und ausgehende Post zu kontrollieren.*)

Das neutrale Schiff darf sich der Anhaltung und Untersuchung nicht widersetzen und darf auch dabei von keinem neutralen Kriegsschiffe in seinem Widerstand unterstützt werden. Leistet es Widerstand, so kann es schon aus diesem Grunde weggenommen und zur guten Prise erklärt werden. Sucht es sich der Anhaltung durch die Flucht zu entziehen, so kann es jedenfalls als verdächtig aufgebracht und unter Umständen auch konfisziert werden, während in einem solchen Falle, ebenso wie im Falle des Widerstandes, die Ladung, wenn sie nicht Konterbande ist, freizugeben sein wird.

Die Untersuchung soll möglichst schonend ausgeübt werden; unter diesem Gesichtspunkte ist das Untersuchungsrecht in zahlreichen Verträgen geregelt. Den betreffenden Bestimmungen liegen folgende Grundsätze zugrunde: Das Kriegsschiff nähert sich dem neutralen Schiffe bis auf eine gewisse Entfernung und veranlaßt dasselbe durch einen blinden Schuß zum Beilegen und Anhalten. Nach dem Anhalten erfolgt die Prüfung der Papiere an Bord des Kriegsschiffes oder, wie in verschiedenen Verträgen oder Instruktionen vorgeschrieben ist, an Bord des Handelsschiffes durch ein sogenanntes Visitationstkommando von ein bis zwei Offizieren und einigen Mannschaften.

Die zu prüfenden Papiere sind das Schiffszertifikat, aus welchem sich das Eigentum des Schiffes und die Zugehörigkeit zur Handelsmarine seines Staates ergibt, die Musterrolle der Mannschaft, welche die Nationalität derselben bekundet, der Frachtbrief, das Manifest und der Ladeschein, aus welchem Natur und Bestimmung der Ladung hervorgehen, und das Schiffstagebuch, aus welchem der bisherige Kurs des Schiffes zu ersehen ist.

Sind die Papiere in Ordnung, so kann das Schiff seine Reise fortsetzen. Sind dieselben aber unzureichend, oder liegt Verdacht vor, daß dieselben gefälscht oder zerstört sind, oder daß das Schiff Konterbande usw. versteckt hält, so kann dasselbe unter Zuziehung des Kapitäns durchsucht werden. Ergibt die Durchsuchung (search, recherche) die Bestätigung des Verdachts, so erfolgt die Beschlagnahme (Aufbringung) des Schiffes.

*) Vgl. im übrigen bezüglich der Beförderung der Staatsdepeschen im feindlichen Dienste durch neutrale Schiffe Ullmann a. a. O., Seite 356.

Das aufgebrachte Schiff muß der Raptor möglichst rasch in den nächsten Hafen seines Staates oder eines Verbündeten bringen, damit daselbst über die Gültigkeit der Beschlagnahme entschieden wird. Über die Beschlagnahme selbst ist ein Protokoll zu errichten und über die unter Verschuß zu legende Ladung ein Inventar aufzunehmen.

Zerstörung des neutralen Schiffes ist nur im äußersten Notfalle gestattet, also namentlich, wenn das Schiff nicht mehr seetüchtig ist oder der Raptor von einem überlegenen Feinde verfolgt wird. Selbstverständlich muß aber die Mannschaft in Sicherheit gebracht werden; ebenso sind die Papiere sorgfältig aufzubewahren; auch haftet der Raptor dem Eigentümer des Schiffes in diesem Falle für Schadenserfaz, wenn das Preisengericht die Wegnahme nicht bestätigt.*)

Die Aufbringung eines neutralen Schiffes oder seiner Ladung ist nur ein provisorischer Akt, der das Eigentum des neutralen Untertanen unberührt läßt. Über dasselbe wird erst definitiv durch das zuständige Preisengericht des Nehmestaates entschieden. Lautet das Urteil auf Freigebung, so hat der Raptor bezw. dessen Regierung die Kosten zu tragen und unter Umständen den Eigentümer des Schiffes und der Ladung zu entschädigen. Das Urteil kann nämlich auch auf bloße Freigabe ohne Entschädigung lauten, wenn zwar eine Verletzung der Neutralitätspflichten durch das Schiff nicht nachgewiesen werden kann, aber dasselbe nach Lage der Umstände verdächtig erscheinen mußte. Ist eine Verletzung der Neutralitätspflichten festgestellt, so erfolgt Konfiskation von Schiff und Ladung zugunsten des Nehmestaates. Auch eine teilweise Verurteilung ist zulässig, also der Ladung ohne das Schiff oder, wie bei geleistetem Widerstande, des Schiffes allein, ohne die Ladung.

Das Urteil erfolgt nach Maßgabe der Grundsätze des Völkerrechts unter gleichzeitiger Beachtung etwaiger einschlägiger vertragsmäßiger Bestimmungen, die über die strittigen Fragen zwischen dem kriegführenden und dem neutralen Staate bestehen.

Was das Verfahren anlangt, so hat das Gericht nicht bloß, wie bei feindlichem Eigentum, den feindlichen Charakter der Prise festzustellen und zu untersuchen, ob der Raptor den Regeln des Völkerrechts und den von seiner eigenen Regierung gegebenen Vorschriften entsprechend verfahren hat, sondern es muß festgestellt werden, daß das Schiff diejenigen Regeln verletzt hat, deren Nichtbeobachtung den kriegführenden Staat zur Repressionsmaßregel der Wegnahme des Schiffes samt Ladung berechtigt. Allerdings muß der Verteidiger in dem Revinditationsverfahren den Beweis liefern, daß er die Regeln des Völkerrechts nicht verletzt hat; gelingt ihm aber dieser Beweis, den er mit allen Beweismitteln führen kann, so muß Schiff und Ladung freigegeben werden.

Gegen die preisengerichtlichen Urteile erster Instanz ist in der Regel die Berufung an eine zweite Instanz zulässig. Damit ist die Angelegenheit im Rechtswege erledigt. Die Regierungen der durch ein preisengerichtliches Urteil betroffenen Neutralen haben aber trotzdem noch die Möglichkeit, gegen dasselbe im Wege diplomatischer Vorstellungen vorzugehen und äußerstenfalls den Nehmestaat durch die Mittel internationaler Selbsthilfe zu zwingen, ohne Rücksicht auf das ergangene Urteil das beschlagnahmte neutrale Schiff freizugeben bezw. Entschädigung zu leisten.

*) Über die Fälle des Loskaufs des aufgebrachten Schiffes, welcher heutzutage kaum mehr praktisch ist, vgl. Geffken a. a. D., Seite 77 ff.

Es ist klar, daß diese Möglichkeit, von welcher die neutralen Regierungen schon wiederholt Gebrauch gemacht haben, eine gewisse Garantie dafür gibt, daß die Preisengerichte der Kriegführenden sich möglichst bemühen, richtige und unparteiische Urteile zu fällen, um ihre Regierungen nicht Reklamationen auszusetzen.

Wie bereits früher hervorgehoben, ist die Blockade*) die durch Seestreitkräfte bewirkte Absperrung eines Hafens, einer Küstenstrecke oder Flußmündung zum Zwecke der Zufuhr und Ausfuhr von Waren irgend welcher Art sowie der Beförderung von Personen, Postsendungen usw., eine Kriegsmaßregel, welche zunächst die Brechung des Widerstandes des Gegners bezweckt. In ihrer Wirkung berührt sie aber in einem Maße die Interessen der Neutralen, daß es begreiflich erscheint, daß die Rechtsgrundsätze bezüglich der Blockade sich im innigsten Zusammenhang mit dem Neutralitätsrecht entwickelt haben.

Gegenwärtig gelten in bezug auf Blockade folgende Grundsätze: 1. Die Blockade muß von dem obersten Organ der betreffenden Kriegspartei verhängt sein. 2. Nach Artikel IV der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 muß die Blockade — im Gegensatz zu der früher vielfach mißbräuchlich verhängten fiktiven oder Papierblockade — effektiv sein, d. h. es muß durch Kriegsschiffe event. in Verbindung mit Strandbatterien die Zufahrt und Ausfahrt unmöglich oder doch gefährlich gemacht sein. 3. Die Blockade muß ununterbrochen aufrecht erhalten werden. Wird das blockierende Geschwader vom Gegner vertrieben oder entfernt es sich freiwillig, so erlischt die Blockade, während dies nicht der Fall ist, wenn das Geschwader oder einzelne Kriegsschiffe desselben gezwungen sind, durch Sturm oder ähnliche Ursachen ihren Platz zu verlassen. 4. Die Verhängung der Blockade muß seitens der blockierenden Kriegsmacht auf diplomatischem Wege notifiziert sein, damit die neutralen Staaten ihre Angehörigen auf die Verhängung der Blockade hinweisen können. Außer dieser allgemeinen Notifikation wird auch eine spezielle Notifikation an die dem blockierten Plage sich nähernden Schiffe verlangt, weil sich dieselben sonst unter Umständen mit ihrer Unkenntnis der Blockadeverhängung entschuldigen können. Doch ist die Sache zweifelhaft. 5. Die blockierende Macht muß allen Schiffen den Zugang verbieten, sie kann nicht ihren eigenen Schiffen die Erlaubnis geben, einen gewissen Handel mit dem blockierten Plage zu betreiben, weil damit die Effektivität der Blockade aufgehoben wäre. Dagegen wird es für zulässig erachtet, daß neutralen Postschiffen der Verkehr gestattet wird. Außerdem sind gewisse Ausnahmen von der vollständigen Absperrung des Verkehrs anerkannt, namentlich für die amtliche Korrespondenz der neutralen Regierungen mit ihren diplomatischen und konsularischen Agenten in dem eingeschlossenen Plage.

Eine Verletzung der Blockade, sogenannter Blockadebruch, liegt vor, wenn ein neutrales Schiff trotz der Kenntnis von der Verhängung der Blockade den blockierten Platz zu erreichen, also die Absperrung zu durchbrechen sucht. Wird das Schiff auf frischer Tat ertappt, so wird dasselbe samt der Ladung, wenn diese dem Eigentümer des Schiffes gehört, nach den Grundsätzen über das Preisrecht konfisziert.

*) Geffken a. a. D., Seite 738 ff. — Ullmann a. a. D., Seite 328 ff. — Perels s. v. „Blockade“ in Stengels „Wörterbuch des Verwaltungsrechts“, I., Seite 223 ff.

VI.

Die Reform des Seekriegsrechts. — Die zweite „Friedenskonferenz“.

Wenn man die Rechtsordnung des Landkrieges ins Auge faßt, so kann man wohl sagen, daß dieselbe durch die Haager Konvention über die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges einen gewissen Abschluß erlangt hat. Wenn auch die Haager Konvention nicht das gesamte Landkriegsrecht kodifiziert hat, so sind doch die nicht berücksichtigten Fragen, wie z. B., ob eine förmliche Kriegserklärung notwendig ist, welches die Wirkungen des Kriegszustandes sind, wie und mit welchem Inhalte Kapitulationen und Waffenstillstandsverträge abgeschlossen werden sollen u. dgl., entweder nicht zweifelhaft oder so beschaffen, daß allgemeine Normen darüber sich nicht festsetzen lassen. Jedenfalls bestehen bezüglich des Landkriegsrechts keine solchen Lücken, daß eine weitere Kodifikation dringend geboten ist.

Weniger günstig liegt die Sache auf dem Gebiete des Seekriegsrechts. Abgesehen von einigen Materien, über welche internationale Vereinbarungen abgeschlossen sind, wie die Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856, besteht keine Kodifikation des Seekriegsrechts, wie sie für das Landkriegsrecht in der Haager Kriegskonvention vorliegt. Dieser formelle Mangel würde aber schließlich nicht zu schwer ins Gewicht fallen. Viel bedenklicher ist es, daß verschiedene Grundsätze, auf denen das geltende Seekriegsrecht beruht, bestritten und angefochten sind, und daß auch die Anwendung der allgemein anerkannten Grundsätze nichts weniger als gleichförmig und übereinstimmend ist.

Man kann daher kaum bestreiten, daß das Seekriegsrecht in manchen Punkten einer Reform bedarf. Man kann diese Reform der Praxis und dem völkerrechtlichen Herkommen überlassen, wie sich ja bisher das Seekriegsrecht im wesentlichen auf diesem Wege entwickelt hat. Man kann aber auch den Abschluß internationaler Vereinbarungen über einzelne Punkte oder selbst eine umfassende Kodifikation nach dem Vorbilde der Haager Kriegskonvention für den Landkrieg anstreben.

Nun ist ja auf Anregung des Präsidenten der Vereinigten Staaten eine neue Friedenskonferenz in Aussicht genommen und wohl auch wahrscheinlich. Dieselbe wird freilich ebensowenig wie die erste Konferenz vom Jahre 1899 den ewigen Frieden bringen und wäre daher wohl besser mit einem weniger ominösen Namen zu bezeichnen. Dagegen scheint es gar nicht ausgeschlossen, auf dieser Konferenz über einige zweifelhafte und bestrittene Punkte des Seekriegsrechts eine internationale Vereinbarung zu erzielen.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist es freilich vor allem notwendig, daß von der Erörterung alle diejenigen Punkte ausgeschieden werden, über welche voraussichtlich eine Einigung nicht erzielt werden kann. Es gilt dies namentlich von der Frage der Abschaffung des Beuterechts im Seekriege.

Es mag in dieser Beziehung dahingestellt bleiben, ob die Regierung der Vereinigten Staaten auch jetzt noch, nachdem die Union daran gegangen ist, sich eine starke Flotte zu schaffen, eine ebenso begeisterte Vertreterin der sogenannten Unverleglichkeit des Privateigentums im Seekriege ist, wie sie es früher war. Jedenfalls sind die Anschauungen, die sich in dieser Frage gegenüberstehen, von so grundsätzlicher

Bedeutung, daß eine Ausgleichung schwer denkbar ist. Während von der einen Seite das Seebeuterecht als ein bedauerliches Überbleibsel früherer roher Zeiten bezeichnet wird, wird dasselbe von der andern Seite für unentbehrlich gehalten, weil es zur Erreichung des Kriegszwecks, nämlich Niederwerfung des Gegners, ebenso notwendig sei wie die Besetzung des feindlichen Gebiets im Landkriege. Von mancher Seite wird die Beseitigung des Seebeuterechts im Interesse der Abkürzung der Kriege nicht einmal für wünschenswert gehalten.*)

Unter diesen Umständen wird man bei nüchterner Erwägung der Verhältnisse zu der Überzeugung kommen müssen, daß an eine Abschaffung des Seebeuterechts in nächster Zeit nicht zu denken ist, und daß es zweifelhaft erscheint, ob dessen Abschaffung überhaupt tunlich ist.

Dagegen ließen sich wohl manche Härten und Unebenheiten auf diesem Gebiete beseitigen und einzelne zweifelhafte Fragen in der Materie des Seebeuterechts lösen. So ließe sich z. B. vielleicht über die Frage eine Einigung erzielen, ob für die feindliche Eigenschaft der Ware die Staatsangehörigkeit des Eigentümers oder, wie die englisch-amerikanische Praxis annimmt, der Wohnsitz des Eigentümers ausschlaggebend sein soll.

Was sodann den Begriff und Umfang der Konterbande anlangt, so erscheint es unmöglich, denselben durch eine genaue Aufzählung aller einzelnen, als Konterbande zu betrachtenden Gegenstände zu bestimmen. Dagegen wäre es wohl möglich, den Unterschied zwischen absoluter und relativer Konterbande festzustellen und zur allgemeinen Anerkennung zu bringen und bei der relativen Konterbande zu betonen, daß bei derselben aus den Umständen sich unzweifelhaft ergeben muß, daß die betreffende Ware einem Kriegsführenden zugeführt werden soll. Durch eine derartige Vereinbarung wäre für den neutralen Handel umsomehr gewonnen, als sich daran ganz naturgemäß die Praxis anschließen würde, neutrale Schiffe nur in der Nähe des Kriegsschauplatzes aufzubringen, während selbstverständlich die Aufbringung feindlicher Handelsschiffe allenthalben zulässig sein muß.

Ebenso ließe sich wohl bezüglich der Behandlung neutraler Postschiffe unschwer eine Einigung dahin erreichen, daß dieselben in der bereits früher besprochenen Weise grundsätzlich von der Anhaltung befreit bleiben. Den Interessen der Kriegsführenden könnte durch Einräumung des Rechts der Kontrolle der Korrespondenz Rechnung getragen werden, während andererseits in der Freigabe neutraler Postschiffe ein erheblicher Vorteil für den ungestörten, so ungemein angewachsenen internationalen Verkehr liegen würde.

Wiederholt schon hat man es als widersinnig bezeichnet, daß über die Frage, ob ein aufgebrachtcs feindliches oder neutrales Schiff als gute Prise zu erklären sei, ein vom Nehmestaat selbst eingesetztes Gericht entscheidet. Unter dem Hinweis darauf, daß hier Richter und Partei zusammenfielen, hat man vorgeschlagen, daß in solchen Fällen entweder Gerichte eines neutralen Staates oder internationale Gerichte, deren Mitglieder durch neutrale Staaten zu bezeichnen wären, entscheiden sollen, und daß jedenfalls gegen die Entscheidung der nationalen Prisengerichte die Berufung an ein internationales Gericht zulässig sein soll. Diese Vorschläge sind aber praktisch schon

*) Köpke a. a. D., Seite 44 f.

deshalb nicht durchführbar bezw. unannehmbar, weil nur bei der jetzigen Einrichtung die für den Handel so wichtige Raschheit des Verfahrens und der Entscheidung möglich ist, während die Bestellung neutraler oder internationaler Preisengerichte unter allen Umständen sehr erhebliche Verschleppungen der Entscheidungen zur Folge haben müßte.

Dagegen wäre es allerdings möglich, in einer internationalen Vereinbarung bestimmte Grundsätze über die Bildung der Preisengerichte erster und zweiter Instanz, über die Zulässigkeit der Berufung gegen die Urteile erster Instanz und das von den Preisengerichten zu beobachtende Verfahren festzusetzen. Es würde auf diese Weise nicht bloß eine größere Gleichförmigkeit in bezug auf die Preisengerichtsbarkeit erzielt werden, sondern auch das Vertrauen auf die Richtigkeit und Unparteilichkeit der preisengerichtlichen Urteile wachsen.

Um auch in formeller Hinsicht eine Einheitlichkeit des Seekriegesrechts mit dem Landkriegsrecht in denjenigen Punkten zu erzielen, in welchen bereits materiell Übereinstimmung besteht, wäre ferner zu erwägen, ob nicht zu vereinbaren wäre, daß die Vorschriften der Haager Kriegesrechtskonvention auch auf den Seekrieg Anwendung zu finden haben, soweit nicht die besonderen Verhältnisse des Seekriegs deren Anwendbarkeit ausschließen. Dabei wäre bezüglich der schon auf der Haager Konferenz angeregten Frage der Beschießung unbefestigter Plätze festzusetzen, daß die Kriegführenden befugt sind, Hafenanlagen, Werften, Arsenale, Eisenbahnen u. dgl. Anlagen, die der Gegner zur Unterstützung seiner Operationen benutzen kann, auch in unbefestigten Plätzen zu beschießen und zu zerstören.

Ebenso wären die bereits früher erwähnten Bestimmungen hinsichtlich der unterseeischen Kabel zu treffen.

Große Schwierigkeiten wären wohl bei einer derartigen Vereinbarung kaum zu überwinden, da es sich dabei durchweg um Grundsätze handelt, die bereits allgemein anerkannt sind, deren Geltung für den Seekrieg daher nur formell auszusprechen sein wird. Wird die heikle Frage des Seebeuterechts ausgeschieden, so würde sich über die meisten anderen Fragen des Seekriegesrechts viel eher Übereinstimmung erzielen lassen.

Was, abgesehen von der Frage der Konterbande, die Stellung und Behandlung der Neutralen und den Umfang der den Neutralen obliegenden Pflichten anlangt, so bedarf diese Frage nicht bloß für den Seekrieg, sondern auch für den Landkrieg der Regelung durch eine internationale Konvention. Wie schon früher angedeutet, hat die Entwicklung eines vernünftigen, einerseits den Bedürfnissen der Kriegführenden, andererseits den Interessen der Neutralen Rechnung tragenden Neutralitätsrechts hauptsächlich darunter zu leiden gehabt, daß einzelne zur See mächtige Staaten ihre Rechte als Kriegführende ungebührlich weit ausdehnten und die von ihnen geführten Kriege dazu benutzten, den Handel der Neutralen möglichst zu schädigen. Nachdem seit dem Ende des 18. Jahrhunderts die Entwicklung des Neutralitätsrechts eine gesündere und zweckentsprechendere war, wird es sich nunmehr darum handeln, die Rechtsätze, welche sich im Wege der Gewohnheit und der Praxis allmählich Geltung verschafft haben, in der Form einer internationalen Konvention zu kodifizieren. Es werden dabei die im fünften Abschnitt dargelegten Grundsätze und Gesichtspunkte maßgebend sein können, da nach denselben einerseits den neutralen Regierungen keine weitergehenden Verpflichtungen und Beschränkungen ihrer Bewegungsfreiheit auferlegt werden sollen, als

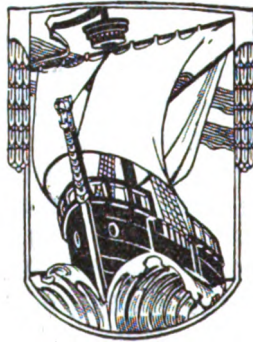
durch den im gegenwärtigen Rechte zur Anerkennung gelangten Begriff der Neutralität geboten ist, andererseits aber den Kriegführenden die Möglichkeit gelassen ist, sich gegen Verletzungen der Neutralität seitens der Untertanen neutraler Staaten hinreichend zu schützen.

Wenn im vorstehenden verschiedene Punkte aufgeführt worden sind, welche durch internationale Abmachungen geregelt werden können, so soll selbstverständlich dadurch kein erschöpfendes Programm für eine neue Friedenskonferenz entworfen werden. Es sollten nur einzelne Fragen des Kriegrechts im allgemeinen und des Seekriegsrechts im besonderen hervorgehoben werden, die der Regelung bedürftig und fähig sind. Dabei braucht wohl kaum besonders betont zu werden, daß, je mehr die Beratungen und Beschlüsse einer etwaigen zweiten Friedenskonferenz auf ganz bestimmte, durch die bisherige Praxis schon bis zu einem gewissen Grade geklärte Fragen beschränkt werden, um so eher ein brauchbares Ergebnis erzielt werden kann, während durch die erste Friedenskonferenz wohl zur Genüge dargetan worden ist, daß mit unklaren Redensarten vom ewigen Frieden und allgemeinen Forderungen nach Abrüstung nichts erreicht wird. Im übrigen muß gegenüber allen sogenannten Kodifikationen des Kriegrechts im allgemeinen und des Seekriegsrechts im besonderen immer wieder betont werden, daß alle Fragen des Kriegrechts im letzten Grunde Machtfragen sind. Die Entwicklung des Seekriegsrechts, welche lange Zeit durch das Verhalten seemächtiger Staaten beeinflusst und auch gehemmt worden ist, beweist dies in unwiderleglicher Weise.

Gewiß sind alle Staaten grundsätzlich bestrebt, nicht bloß im Frieden der Völkerrechtsordnung sich zu fügen, sondern auch im Kriege die Grundsätze und Regeln des Kriegrechts zu beobachten. Trotzdem kann wohl nicht bezweifelt werden, daß derjenige Staat gegen Verletzungen seiner Rechte und Interessen am sichersten ist, der die Macht besitzt, seine Rechte und Interessen kräftig zu verteidigen. Nicht in den Vorschriften des Völkerrechts und Schiedsgerichtsverträgen oder in der Einrichtung eines Schiedsgerichtshofes liegt schließlich der wahre Schutz eines Staates, sondern in der Stärke seiner Wehrkraft zu Lande und zur See. Namentlich werden neutrale Staaten bei einem unter anderen Mächten ausgebrochenen Kriege um so weniger Verletzungen ihrer Rechte und Interessen zu befürchten haben, je mehr die Kriegführenden überzeugt sein müssen, daß der betreffende Staat jedes Unrecht und jede Unbill energig zurückzuweisen gewillt ist.

Was sodann die Bedeutung internationaler Konferenzen anlangt, wie der Haager Friedenskonferenz und der jetzt in Aussicht genommenen zweiten sogenannten Friedenskonferenz, so soll nicht verkannt werden, daß dieselben unter Umständen brauchbare Ergebnisse liefern können. Hat ja doch selbst die erste Friedenskonferenz, wenn sie auch die ausschweifenden Hoffnungen der Friedensfreunde nicht erfüllt hat und nicht erfüllen konnte, wenigstens durch die Kodifikation des Landkriegsrechts und die Konvention über die Anwendung der Genfer Konvention auf den Seekrieg Bedeutames geleistet. Auf der anderen Seite ist jedoch nicht zu übersehen, daß bei derartigen Konferenzen die Gegensätze auch in recht bedenklicher Weise aufeinanderstoßen können, daß es für einen Staat unter Umständen schon sehr bedenklich oder doch unbequem sein kann, zu einzelnen auf einer solchen Konferenz aufgeworfenen Fragen Stellung

zu nehmen, und daß schließlich einzelne Teilnehmer an einer solchen Konferenz durch die Verhältnisse gezwungen sein können, zu Vorschlägen ja zu sagen, in denen sie lieber nein gesagt hätten. Man wird daher gut tun, dem Zusammentritte einer zweiten Friedenskonferenz nicht mit zu großen Erwartungen entgegenzusehen. Das Deutsche Reich wird sich sicherlich an derselben beteiligen, nachdem die Reichsregierung die bezügliche Einladung angenommen hat; ein besonderes Interesse an dem Zustandekommen der Konferenz hat aber Deutschland nicht, namentlich kann es die weitere Entwicklung des Seekriegsrechts auf dem gewöhnlichen Wege des Herkommens und der Praxis in aller Ruhe abwarten.



Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1903/04.

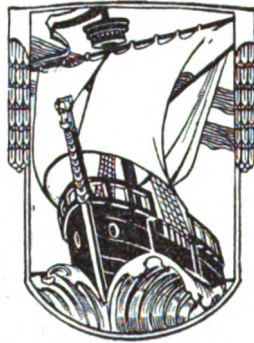
(Fortsetzung.)

IV. Jahresbericht des Bureau of Construction and Repair.

Der Chief constructor Capps fordert für die Vergrößerung der Flotte mit Bezug auf Schiff- und Maschinenbau 30 410 833 Dollars. Er beklagt den Mangel an Docks und Liegeplätzen auf den Werften, besonders auf der Werft New York. Dadurch, daß infolgedessen mehrere in Reparatur befindliche Schiffe nebeneinanderliegen, und daß nicht nur das Personal auf diese Weise weite und unbequeme Wege zurücklegen sowie ferner Handwerkszeug und Material oft über mehrere Schiffe hinweg transportiert werden müßten, werden die Reparaturen in hohem Maße verlangsamt und verteuert. Dazu seien die Bau- und Reparaturkosten auf den Staatswerften ohnehin größere, weil für diese 8stündige Arbeitszeit vorgeschrieben sei, während auf den Privatwerften durchschnittlich 9 Stunden und länger gearbeitet würde und letztere außerdem an öffentlichen Festtagen und bei Urlaub keinen Lohn zahlten. Auf den Staatswerften werde dagegen der Lohn für 7 öffentliche Festtage und für 15 Tage Urlaub im Jahre gezahlt. Es sei dieses besonders bei den Konkurrenzbauten „Connecticut“ (Staatswerft) und „Louisiana“ (Privatwerft) hervorgetreten, und schon aus diesen wirtschaftlichen Gründen empfehle es sich, die Neubauten an die Privatindustrie zu vergeben, die Reparaturen aber der besseren Überwachung wegen und zur Erhaltung eines ausreichenden Stammes geübter Arbeiter den Staatswerften zuzuweisen. Das dürfe aber nicht davon abhalten, die Staatswerften so auszurüsten, daß auch sie im vollen Umfange imstande wären, Neubauten auszuführen. Wie bedenklich das Gegenteil sei, ergäbe sich beispielsweise daraus, daß der Kongreßbeschluß, nach welchem je einer der beiden neubewilligten großen Kohlendampfer an der atlantischen bezw. pazifischen Küste gebaut werden solle, vor der Hand unausführbar sei. Zwar könne der eine jetzt nach dem Ablaufe des Linien Schiffes „Connecticut“ auf der Werft New York in Bau gegeben werden; an der pazifischen Küste sei aber keine Werft imstande, ein Schiff von solcher Länge zu bauen, es müßten dort erst Erweiterungsbauten vorgenommen werden. Es habe sich daher auch als unzweckmäßig erwiesen, derartige Beschlüsse vom Kongreß fassen zu lassen, die Auswahl der Bauwerften müsse vielmehr dem Marineministerium überlassen werden.

Für die Leitung und Überwachung der Schiffbauten sei auch das Ingenieurpersonal zu schwach, besonders im Marineministerium, in welchem bei den vermehrten Aufgaben dem Chefkonstrukteur ein Assistant chief constructor mit entsprechender Verantwortlichkeit und Vertretungsbefugnis beigegeben werden müsse. In dem Bureau seien zur Zeit für Projektbearbeitung und Bauüberwachung außer dem Chefkonstrukteur nur 5 Naval constructors vorhanden, während beispielsweise in England, wo gegenwärtig nicht so viele Schiffe im Bau wären, für diesen Dienst bestimmt wären: 1 Director of naval construction, 3 Assistant directors of naval construction, 1 Chief constructor, 13 Constructors, 20 Assistant constructors. Dazu komme,

zu nehmen, und daß schließlich einzelne Teilnehmer an einer solchen Konferenz durch die Verhältnisse gezwungen sein können, zu Vorschlägen ja zu sagen, in denen sie lieber nein gesagt hätten. Man wird daher gut tun, dem Zusammentritte einer zweiten Friedenskonferenz nicht mit zu großen Erwartungen entgegenzusehen. Das Deutsche Reich wird sich sicherlich an derselben beteiligen, nachdem die Reichsregierung die bezügliche Einladung angenommen hat; ein besonderes Interesse an dem Zustandekommen der Konferenz hat aber Deutschland nicht, namentlich kann es die weitere Entwicklung des Seekriegesrechts auf dem gewöhnlichen Wege des Herkommens und der Praxis in aller Ruhe abwarten.



Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1903/04.

(Fortsetzung.)

IV. Jahresbericht des Bureau of Construction and Repair.

Der Chief constructor Capps fordert für die Vergrößerung der Flotte mit Bezug auf Schiff- und Maschinenbau 30 410 833 Dollars. Er beklagt den Mangel an Docks und Liegeplätzen auf den Werften, besonders auf der Werft New York. Dadurch, daß infolgedessen mehrere in Reparatur befindliche Schiffe nebeneinanderliegen, und daß nicht nur das Personal auf diese Weise weite und unbequeme Wege zurücklegen sowie ferner Handwerkszeug und Material oft über mehrere Schiffe hinweg transportiert werden müßten, werden die Reparaturen in hohem Maße verlangsamt und verteuert. Dazu seien die Bau- und Reparaturkosten auf den Staatswerften ohnehin größere, weil für diese 8stündige Arbeitszeit vorgeschrieben sei, während auf den Privatwerften durchschnittlich 9 Stunden und länger gearbeitet würde und letztere außerdem an öffentlichen Festtagen und bei Urlaub keinen Lohn zahlten. Auf den Staatswerften werde dagegen der Lohn für 7 öffentliche Festtage und für 15 Tage Urlaub im Jahre gezahlt. Es sei dieses besonders bei den Konkurrenzbauten „Connecticut“ (Staatswerft) und „Louisiana“ (Privatwerft) hervorgetreten, und schon aus diesen wirtschaftlichen Gründen empfehle es sich, die Neubauten an die Privatindustrie zu vergeben, die Reparaturen aber der besseren Überwachung wegen und zur Erhaltung eines ausreichenden Stammes geübter Arbeiter den Staatswerften zuzuweisen. Das dürfe aber nicht davon abhalten, die Staatswerften so auszurüsten, daß auch sie im vollen Umfange imstande wären, Neubauten auszuführen. Wie bedenklich das Gegenteil sei, ergäbe sich beispielsweise daraus, daß der Kongreßbeschluß, nach welchem je einer der beiden neubewilligten großen Kohlendampfer an der atlantischen bezw. pazifischen Küste gebaut werden sollte, vor der Hand unausführbar sei. Zwar könne der eine jetzt nach dem Ablause des Linienschiffes „Connecticut“ auf der Werft New York in Bau gegeben werden; an der pazifischen Küste sei aber keine Werft imstande, ein Schiff von solcher Länge zu bauen, es müßten dort erst Erweiterungsbauten vorgenommen werden. Es habe sich daher auch als unzumutbar erwiesen, derartige Beschlüsse vom Kongreß fassen zu lassen, die Auswahl der Bauwerften müsse vielmehr dem Marineministerium überlassen werden.

Für die Leitung und Überwachung der Schiffbauten sei auch das Ingenieurpersonal zu schwach, besonders im Marineministerium, in welchem bei den vermehrten Aufgaben dem Chefkonstrukteur ein Assistant chief constructor mit entsprechender Verantwortlichkeit und Vertretungsbefugnis beigegeben werden müsse. In dem Bureau seien zur Zeit für Projektbearbeitung und Bauüberwachung außer dem Chefkonstrukteur nur 5 Naval constructors vorhanden, während beispielsweise in England, wo gegenwärtig nicht so viele Schiffe im Bau wären, für diesen Dienst bestimmt wären: 1 Director of naval construction, 3 Assistant directors of naval construction, 1 Chief constructor, 13 Constructors, 20 Assistant constructors. Dazu komme,

daß der Ersatz des Ingenieurpersonals ein ungenügender sei, weil sich auf der Marineakademie, aus welcher dieser Ersatz hervorgehe, nur wenige Aspiranten meldeten und in den letzten 2 Jahren allein 16 Prozent der vorhandenen Kräfte in den Privatdienst übergetreten seien infolge der dort gebotenen günstigeren Einkommensverhältnisse.

In betreff der Bauverzögerungen wird ferner angegeben, daß diese immer noch, wenngleich in etwas geringerem Maße, andauern, und zwar infolge von verlangsamt Materiallieferungen, besonders an Riddlestahl, sowie von Änderungen in der Torpedoarmierung und Verstärkungen der Unterbauten für die Türme und Geschützstände. Interessant ist folgende Zusammenstellung, welche über die Termine der Fertigstellung und die bereits erfolgten Verlängerungen der Bauzeiten Aufschluß gibt:

Schiffsklasse:	Name:	Fertigstellungstermin:	Terminverschiebung:
Linien Schiff	„Missouri“ . . .	30. August 1901	bis 1. Dezember 1903.
=	„Ohio“ . . .	5. Juni 1901	um 38 Monate 4 Tage.
=	„Virginia“ . . .	15. Februar 1904	bis 27. April 1905.
=	„Nebraska“ . . .	7. April 1904	um 18½ Monate.
=	„Georgia“ . . .	18. Februar 1904	bis 2. März 1905.
=	„New Jersey“ . . .	15. Februar 1904	bis 11. Mai 1905.
=	„Rhode Island“ . . .	15. Februar 1904	bis 4. Mai 1905.
=	„Louisiana“ . . .	15. März 1906	—
=	„Vermont“ . . .	20. Dezember 1906	—
=	„Kansas“ . . .	16. Dezember 1906	—
=	„Minnesota“ . . .	20. Dezember 1906	—
=	„Mississippi“ . . .	25. März 1907	—
=	„Idaho“ . . .	25. Mai 1907	—
Panzerkreuzer	„Pennsylvania“ . . .	24. Januar 1904	bis 6. Dezember 1904.
=	„California“ . . .	10. Januar 1904	um 9 Monate 21 Tage.
=	„Colorado“ . . .	10. Januar 1904	um 7 Monate.
=	„Maryland“ . . .	24. Januar 1904	bis 6. Januar 1905.
=	„South Dakota“ . . .	10. Januar 1904	um 9 Monate 21 Tage.
=	„Tennessee“ . . .	10. August 1906	—
=	„Washington“ . . .	10. August 1906.	—

Als im Bau befindlich bezw. zur Zeit der Berichtaufstellung genehmigt werden angegeben: 14 Linien Schiffe 1. Klasse, 10 Panzerkreuzer, 5 geschützte Kreuzer, 3 Scoutkreuzer und 5 Torpedoboote. Als Troßschiffe sind vorhanden bezw. bewilligt:

18 Kohlendampfer von 1400 bis 12 500 Tonnen Displacement und 8,3 bis 16 Seemeilen,

1 Tankdampfer, „Arctusa“ in Culebra,

2 Gefrierfahrzeuge, „Celtic“ und „Glacier“,

1 Stationsdestillierschiff, „Rainbow“ (Philippinen),

3 Vorratsschiffe, „Culgoa“, „Iris“, „Supply“.

2 Hospitalschiffe, „Relief“ und „Solace“.

Die beiden neuen Kohlendampfer von 12 500 Tonnen Displacement sollen je 7500 Tonnen Kohlenladung nehmen und 16 Seemeilen laufen.

V. Jahresbericht des Bureau of Steam Engineering.

Auch der Chef dieses Bureaus, der Engineer in chief Rae, beklagt die Unzulänglichkeit der Werktausrüstung für den Maschinenbau und ebenso des Personals

im Bureau. Auch er verlangt einen Assistenten und gibt an, daß in der englischen Admiralität vorhanden seien: 1 Engineer in chief, 1 Deputy engineer in chief, 2 Assistant engineers in chief und 22 Ingenieure verschiedener Grade. Mit Bezug auf das Ingenieurpersonal der Flotte führt er aus, daß an lediglich für den Ingenieurdienst bestimmten Offizieren zur Zeit der Berichtaufstellung nur 66 vorhanden gewesen seien, nämlich 8 Captains, 14 Commanders und 44 Lieutenant commanders. Davon kämen innerhalb Jahresfrist in Abgang 8 Captains, befördert würden 7 Lieutenant commanders. Es blieben also, da die Offiziere vom Commander aufwärts nicht mehr an Bord kommandiert werden könnten, für den Borddienst nur 37 Offiziere übrig. Wenn man nun annähme, daß von diesen die größere Hälfte = 19 sich stets an Bord befände, so fehlten, da 28 Linienfahrzeuge und große Kreuzer im Dienst wären, schon für 9 solcher Schiffe die leitenden Ingenieure, während 62 kleinere Schiffe und Fahrzeuge lediglich in den Händen von jüngeren Seeoffizieren und Deckoffiziermaschinenisten wären. In Landstellen seien aber auch 38 höhere Ingenieure erforderlich. Wenn man dafür nun die oben erwähnten 21 (14 + 7) Commanders und die kleinere Hälfte (18) der Lieutenant commanders sowie etwa noch 4 Captains rechne, so blieben von dem ganzen Ingenieurpersonal nur 5 für Krankheit und plötzliche Kommandos übrig. Ein Nachwuchs sei in erster Linie aus den Schülern der Marineakademie zu entnehmen, von welchen jährlich eine bestimmte Anzahl lediglich für den Ingenieurdienst zu bestimmen wären. Als Kompensation sei dafür die Zusicherung zu geben, daß sie als Stabsoffiziere (mit etwa 40 Jahren) nicht mehr an Bord kommandiert werden würden. Außerdem müsse daran festgehalten werden, daß der leitende Ingenieur eines modernen Schiffes wegen der gesteigerten Anforderungen an körperliche Rüstigkeit und Frische im allgemeinen nicht über 40 Jahre alt sein sollte. In zweiter Linie sei der Andrang zu der Laufbahn der Deckoffiziermaschinenisten (Warrant machinists) zu steigern dadurch, daß man ihnen Offiziersrang hinter dem Ensign verleihe und ihre Zahl so vermehre, daß ein Teil auch Landstellungen erhalten könne. Bis aber die erforderliche Anzahl von Ingenieuroffizieren vorhanden sei, wäre es zweckmäßiger, die In diensthaltungen einzuschränken, anstatt die Schiffe in ungenügender Weise zu besetzen.

Über die Maschinenausrüstung der Neubauten wird gesagt, daß das neue Linienfahrzeug „New Hampshire“ Maschinen und Kessel wie die „Vermont“ (also zwölf Babcock & Wilcox), die Panzerkreuzer „North Carolina“ und „Montana“ solche wie die „Tennessee“ (16 Babcock & Wilcox) erhalten werden. Die Scouts „Chester“, „Birmingham“ und „Salem“ erhalten Kessel vom Express type, einer davon vergrößerte Torpedobootszerstörermaschinen, zwei wahrscheinlich Turbinenmaschinen. Das Linienfahrzeug „Indiana“ und der Monitor „Monterey“ erhalten neue Babcock & Wilcox-Kessel, die Kreuzer „Wilmington“ und „Helena“ Hohenstein-Wasserrohrkessel, die Hilfskreuzer usw. „Buffalo“, „Panther“, „Isle de Luzon“, „Calgoa“ und „Wompatuk“ Zylinderkessel als Ersatz.

Versuche mit Turbinenmaschinen sind noch nicht angestellt. Da jedoch die anderswo gewonnenen Ergebnisse erwarten lassen, daß die Turbine sich als für Kriegsschiffe brauchbar erweisen wird, so ist die Lieferung einer solchen Maschine für die Versuchsstation ausgeschrieben worden. Hierbei spricht das Bureau die Ansicht aus,

daß es sich empfehle, bevor man neue Maschinen und Kessel auf Schiffen installiere, mit ihnen eingehende Vergleichsversuche bei einer Versuchsstation am Lande vorzunehmen, weil es für das Ergebnis auch darauf ankomme, daß stets das gleiche und geschulte Personal verwendet werde.

In dieser Weise sind eingehende Versuche mit Babcock & Wilcox-Kesseln und von der Sterling Company verbesserten Niclausse-Kesseln angestellt worden. Beide Kesselarten haben sich auch bei der Forcierung als gut erwiesen; der letztgenannte Typ habe etwas größere Rauchentwicklung gezeigt. Ferner erwies sich die Beschickung der Feuer für die Heizer gefährlich, wenn nicht vorher der Zug abgestellt wurde.

Da für Turbinenmaschinen voraussichtlich große Umdrehungszahlen in Betracht kommen, so sollen Versuche mit neuen schnell laufenden Schrauben im Versuchstank vorgenommen werden. Auch werden für diese Maschinen wahrscheinlich Überhitzer konstruiert werden müssen.

Schließlich wird erwähnt, daß man trotz des erschienenen sehr umfangreichen Berichtes der Versuchskommission die Frage des flüssigen Heizmaterials doch noch nicht als entschieden ansehen könne.

VI. Jahresbericht des Bureau of Yards and Docks.

Der sehr umfangreiche Bericht des Bureauchefs, Mr. Endicott, bespricht ebenfalls in erster Linie den Mangel an Docks und die Notwendigkeit der Vervollkommnung der Werften. Er fordert hierfür im neuen Rechnungsjahre 7 855 000 Dollars. Außerdem tritt auch hier Personalmangel störend in die Erscheinung, weil die Privatetablissemens höhere Gehälter zahlen. Es wird daher eine Gehaltserhöhung für die Beamten verlangt. Im ganzen fordert das Bureau 8 216 500 Dollars.

Die neuen Docks zu Portsmouth und Boston sind fertig, das zu League Island wird im Oktober 1905, die zu Norfolk und Charleston im August 1906 voraussichtlich fertig sein, das Schwimmdock für Cavite im Frühjahr d. J. Der Bauvertrag für das Dock zu Mare Island ist wegen ungenügenden Baufortschrittes aufgehoben, und die Fertigstellung wird noch 24 Monate auf sich warten lassen. Der Bau des neuen Docks auf der New York-Werft ist vergeben worden und wird 42 Monate in Anspruch nehmen. Als die dringendsten Aufgaben werden bezeichnet:

1. Der Ausbau der Werft New York, für welchen 999 200 Dollars gefordert werden, davon 750 000 Dollars für neue Liegeplätze (Gesamtkosten 1 500 000 Dollars),
2. Erste Rate für ein neues Dock zu Guantanamo mit 200 000 Dollars (Gesamtkosten 1 400 000 Dollars),
3. Erste Baurate für ein neues Dock zu San Juan mit 200 000 Dollars (Gesamtkosten 1 250 000 Dollars),
4. Erste Baurate für ein neues Dock zu Mare Island mit 200 000 Dollars (Gesamtkosten 900 000 Dollars).

Ferner als dringend wünschenswert: Ein Trockendock größter Art für Pensacola, ein kleineres Dock (für Torpedoboote usw.) zu Norfolk und ein neues Dock für Puget Sound sowie für San Diego. Es wird dafür angeführt, daß an der ganzen pazifischen Küste nur zwei Docks vorhanden bzw. im Bau sind.

Aus folgender Übersicht ergibt sich, welche Ausgaben für Bauten auf den Werften und Marinestationen im Vorjahr geleistet sind und welche für das neue Rechnungsjahr gefordert werden (natürlich nur soweit dieses Bureau in Betracht kommt):

Nbr.	Name	1904		1905	
		Summe in Dollars	Bemerkungen	Summe in Dollars	Bemerkungen
1	Boston	1 195 000	für das Dock 1 100 000, für die Kohlenlager 165 000, für Sturmichäden 30 000 Dollars	418 600	Dock Nr. 3, 10 000 Doll.
2	Cavite	142 900	außer dem Schwimmdock (kostet 1 225 000 Doll.)	—	—
3	Charleston	639 000	Dock 1 250 000 Doll.	807 000	Dock 250 000 Doll.
4	Dry Tortugas	169 500	Kohlenanlage 155 000 Doll.	—	—
5	Guam	45 800	für Unterhaltung	20 000	—
6	Guantanamo	—	Projekt in Arbeit	275 000	Dock 200 000 Doll.
7	Hawaii	18 400	—	—	—
8	Key West	69 980	Wasseranlage 3770 Doll., für 800 000 Gallonen	49 000	—
9	League Isl.	1 023 000	Dock 277 000 Doll., Kohlenanlage 50 000 Doll.	592 000	—
10	Rare Isl. (Pa.)	512 600	—	280 900	außerdem Dock 200 000
11	New London (Conn.)	16 900	—	—	—
12	New Orleans	233 500	Kohlenanlage 150 000 Doll.	135 000	—
13	New York	855 300	Dock 600 000 Doll., 100- Tonnen-Krahn, 100 000	999 200	Vergrößerung d. Liegeplätze 750 000, Kohlenanlage ver- anschlagt auf 260 000 Doll.
14	Norfolk	523 600	Dock in Angriff genommen	371 000	Kohlenanlage 50 000 (im ganzen 100 000), Kai- anlagen 100 000 Doll.
15	Pongapo	—	in Vorbereitung	120 000	Ausbau begonnen
16	San Jacinto	630 000	Dock 300 000 Doll.	293 000	Stiehkammer 70 000, Marine- gefängnis 28 000, Kraft- station 44 500 (im ganzen 104 000 Doll.)
17	Port Royal	22 600	für Unterhaltung	—	—
18	Portsmouth	1 085 000	Dock 1 100 000, Kohlen- anlage 100 000, Brand- schaden 50 000 Doll.	565 900	Liegeplätze 100 000, Marine- gefängnis 70 000 (im ganzen 130 000), Kessel- haus 78 000 Doll. (für Maschinenbau)
19	Puget Sound	483 000	Kohlenanlage für 23 500 Tonnen, 265 000 Doll.	385 500	Pieranlagen 50 000, Materialschuppen 60 000
20	San Juan	30 000	—	416 000	Dock 200 000, Bagger- arbeiten 150 000 Doll.
21	Tutuila	47 000	—	1000	für Unterhaltung
22	Washington	331 000	Kohlenanlage im Ausbau, 45 000 Doll.	328 000	Kraftstation 75 000, Modell- haus 49 000 Doll.

Es sind hier unter „Bemerkungen“ nur die größten Summen aufgeführt. Cavite, Dry Tortugas, Hawaii und New London werden im Voranschlage für 1905 nicht besonders aufgeführt, obwohl hier, besonders für Cavite, zweifellos Ausgaben vorgesehen sind.

VII. Jahresbericht des Bureau of Medicine and Surgery.

Der Generalarzt Rixy bezeichnet den Ersatz der Ärzte gleichfalls als schwierig. Von 99 Applikanten, welche sich im Berichtsjahre zur Einstellung als Assistenzarzt meldeten, wurden nur 23 als geeignet befunden. Abgesehen davon, daß die Assistenzärzte nach den jetzt noch geltenden veralteten Bestimmungen ein um 15 Prozent geringeres Gehalt beziehen als ihre Kollegen von der Armee, wird der mangelhafte Andrang darauf zurückgeführt, daß den in leitenden Stellungen befindlichen Ärzten dem unterstellten Sanitätspersonal gegenüber nicht ausreichende Befehls- und Disziplinarbefugnisse zustehen. Auch wird die Dienstgradbezeichnung der Ärzte als ungünstig bezeichnet. Während die Ärzte der Armee die Bezeichnung der entsprechenden Offizierklassen führen, gibt diejenige der Marineärzte ihren militärischen Rang nicht an. Es wird daher der vorjährige Vorschlag, den Marineärzten die entsprechenden Seeoffizier-titel unter Voransetzung des Surgeon zu verleihen, erneuert.

Für die Marinelazarette und Hospitalschiffe wird die Einführung von Krankenwärterinnen erneut befürwortet, wodurch auch männliches Personal für den Dienst erspart werden würde; ebenso der vorjährige Vorschlag auf Anstellung von Zahnärzten. Wenn auch in einzelnen Fällen die Krankenwärter bezw. Lazarettgehilfen Kenntnisse in der Zahnbehandlung besäßen, so könne das bei dem heutigen Stande der Wissenschaft nicht genügen.

Mit Rücksicht auf die Vergrößerung der Flotte und die Schaffung neuer Stationen werden Marinelazarette für Charleston, Guantanamo und Dlongapo als notwendig bezeichnet. Ebenso erklärt der Generalarzt Hospitalschiffe für einen notwendigen Bestandteil der Flotte. Sie seien schon in Friedenszeiten wichtig, im Kriege aber unentbehrlich. Bei Gefechten zwischen einzelnen Schiffen schon müsse das Fehlen eines Hospitalschiffes als ein Unglück bezeichnet werden, bei Geschwaderkämpfen aber geradezu als eine Kalamität. Das Sanitätspersonal und die Lazarettinrichtungen der kämpfenden Schiffe selbst könnten niemals ausreichend sein, wie sich das besonders bei dem Gefecht des „Wariag“ vor Chemulpo gezeigt habe. Die amerikanische Flotte werde in nächster Zeit in dem „Relief“, welcher entsprechend eingerichtet wird, an der pazifischen Küste ein geeignetes Lazarettschiff besitzen, an der atlantischen Küste fehle ein solches aber noch. Im Bureau werden indessen die Pläne für ein modernes Hospitalschiff bearbeitet, welches 300 Kranke aufnehmen könne.

Betreffs des Krankenstandes usw. im verflossenen Jahre wird berichtet, daß bei einem Mannschaftsbestande von 36 535 Mann die durchschnittliche tägliche Krankenzahl 1289,03 = 35,23 ‰ (im Jahre 1903: 1025,93 = 34,77 ‰) betragen habe. Als Invalide seien entlassen worden 1541 Mann = 41,37 ‰, davon infolge von Krankheiten 1348 Mann = 36,19 ‰, infolge von Verletzungen 198 Mann = 5,18 ‰. Es seien 224 Todesfälle = 6,01 ‰ vorgekommen, davon infolge von Krankheiten 164 = 4,40 ‰, von Unfällen einschl. Vergiftungen 60 = 1,60 ‰.

Im Jahre vorher hätten die Todesfälle 6,75 ‰ betragen. Mit Ausnahme der „allgemeinen Infektionskrankheiten“ stand Venerie am höchsten mit 114 571 Krankheits-tagen (1903: 91 999). Das entspricht dem Ausfalle von 314 Mann für das Jahr — dem Verluste der Besatzung eines Schiffes 2. Klasse! Außer den venerischen Erkrankungen, welche bekanntlich in leichteren Fällen sehr häufig gar nicht zur Behandlung gelangten, habe auch Lungentuberkulose entschieden zugenommen. Erfreulich aber sei, daß trotz der steigenden Krankenzahlen das Verhältnis der Todesfälle dauernd abgenommen habe.

VIII. Der Jahresbericht des Bureau of Supplies and accounts.

Ist zwar sehr umfangreich, enthält aber für uns nichts von wesentlichem Interesse, da die amerikanische Verwaltungsform von der unsrigen gänzlich verschieden ist. Erwähnenswert aber ist, daß der Generalzahlmeister Harris, welcher im Frühjahr d. Js. die Altersgrenze erreicht hatte und daher eigentlich abgehen sollte, wegen seiner besonderen Verdienste ausnahmsweise noch in seiner Stellung verbleibt.

IX. Jahresbericht des Kommandeurs der Marineinfanterie.

Auch hier steht der Personalmangel im Vordergrund der Besprechung. Die Iststärke betrug 278 Offiziere und 7532 Mann; es wird eine Etatserhöhung um 2480 Mann (480 Unteroffiziere und Spielleute und 2000 Gemeine) beantragt. Besonders schwierig ist auch der Offizierersatz. Im verflossenen Jahre traten als Sekondleutnants ein zwei aus dem Unteroffizierstande, dagegen 37 aus dem bürgerlichen Leben, von der Marineakademie keiner. Um die nach einer Aufnahmeprüfung aus dem Zivilstande Eintretenden theoretisch und praktisch für den Dienst auszubilden, werden sie nach der Prüfung auf die School of Application, welche inzwischen von Washington nach Annapolis verlegt worden ist, geschickt, wo für sie ein einjähriger Kursus abgehalten wird. Als jedoch plötzlich die Entsendung von 600 Mann Marineinfanterie nach den Philippinen notwendig wurde, mußte ein Teil der Schüler schon nach 6 Monaten den Kursus verlassen, um die erforderlichen Offiziere stellen zu können. Für später ist die Verlängerung des Kursus auf 2 Jahre in Aussicht gestellt, und es wird angestrebt, alle Offiziere bis zum Stabsoffizier nachträglich an einem solchen Kursus teilnehmen zu lassen. Man sieht, daß die Ausbildung der jungen Offiziere einstweilen recht kurzweilig erfolgt. Auch die Teilnahme von einem Bataillon Marineinfanterie an den vorjährigen Wintermanövern mußte ausfallen, weil die Besetzung des Isthmus von Panama durch diese Truppe notwendig wurde. Hierfür wurde unter dem Befehl des Kommandeurs der Marineinfanterie, Brigadegenerals Elliot, eine Brigade gebildet, bestehend aus zwei Bataillonen in Gesamtstärke von 635 Mann. Nach eingetretener Beruhigung auf dem Isthmus wurde dort ein Bataillon in Stärke von 10 Offizieren und 407 Mann belassen, das zweite Bataillon nach Guantanamo (Cuba) verlegt.

Die Schießausbildung der Truppe konnte nicht in wünschenswertem Umfange gefördert werden, weil es an Schießständen fehlt.

Aus einer Bemerkung im Bericht scheint hervorzugehen, daß die Polizei auf den Werften von der Marineinfanterie gestellt wird, wie auch auf den meisten der

kleineren außerheimischen Stationen Wachkommandos von dieser Truppe gestellt werden. Die Truppe war während des Rechnungsjahres, wie folgt, verteilt:

An Land außerhalb der Vereinigten Staaten	64	Offiziere,	2114	Mann,
an Land innerhalb der Vereinigten Staaten	133	=	2886	=
an Bord von Schiffen	47	=	1360	=

X. Jahresbericht des Generalauditeurs der Marine.

Das Amt des Judge advocate-general ist während des Berichtsjahres von dem Captain Lemley auf Captain Diehl übergegangen. Letzterer fordert nun auch wegen Zunahme der Geschäfte einen Assistenten mit dem Range des Commander. Es wurden im Berichtsjahre abgehalten:

- a) Kriegsgerichte: 931, davon über Offiziere 10,
davon Verurteilungen: 890, davon Offiziere: 9,
davon freigesprochen: 20, davon Offiziere: 1.
- b) Standgerichte: 5725,
davon Verurteilungen: 4613 Matrosen und 1029 Seesoldaten,
davon freigesprochen: 61 Matrosen und 21 Seesoldaten.

Berurteilt wurden wegen Desertion 364 Mann, wegen unerlaubter Entfernung 231 Mann, wegen fraudulent enlistment 64 Mann, wegen fraudulent enlistment und Fahnenflucht 30 Mann.

Besonders die Zunahme der Standgerichte ist groß. An solchen wurden abgehalten im Jahre 1892: 613, 1902: 3248, 1904: 5725.

Hierdurch werden besonders die Offiziere stark in Anspruch genommen und dem sonstigen Dienste entzogen, weil das Gericht mit vier Offizieren besetzt werden muß. Aus diesem Grunde wird vorgeschlagen, für geringere Vergehen sogenannte one officer-courts oder Deck-courts einzuführen, wie sie bei der Armee schon bestehen. Diese mit einem Offizier, welcher vom Gerichtsherrn kommandiert wird, besetzten Gerichte sollen berechtigt sein, Zeugen zu vereidigen und Strafen bis 1 Monat Haft bzw. Vöhnungsentziehung zu verhängen.

Um ferner auf außerheimischen Stationen eine schnellere Gerichtspflege herbeizuführen, wird beantragt, den Kommandanten kleinerer Stationen die Befugnis zur Berufung von Kriegsgerichten zu übertragen. Bis jetzt scheint diese Befugnis nur den Höchstkommmandierenden der Geschwader bzw. Stationen zuzustehen. Endlich wird für alle Marinegerichte die Berechtigung zur zwangsweisen Vorführung von Zivilzeugen gefordert.

XI. Jahresbericht des Marinesekretärs.

Zu diesen Einzelberichten hat alsdann noch der Marinesekretär Morton einen umfassenden Jahresbericht dem Präsidenten eingereicht. Er beginnt damit, daß der vorgelegte neue Etat der größte sei, welcher bis jetzt aufgestellt worden sei, obwohl er schon von den Forderungen, welche die Bureaus gestellt hätten und welche auch nach dem Gutachten des General Board für die Entwicklung der Marine als wünschenswert anzusehen wären, 17 Millionen Dollars abgestrichen habe. Niemals vorher seien in einem Jahre so viele Schiffe von Stapel gelaufen, auch nicht in

anderen Staaten. Im vorigen Jahre kostete die Flotte 1 Dollar auf den Kopf der Bevölkerung, wenig genug im Vergleiche zu den Kosten eines Krieges. Mr. Morton sagt zur Begründung: „Wir sind bestimmt, eine hervorragende Stellung unter den Völkern der Erde einzunehmen und, wenn wir auch zweifellos bei allen internationalen Bestrebungen zur Förderung des Friedens an der Spitze stehen werden, so ist es doch für uns besser, jederzeit für den Krieg so vorbereitet zu sein, daß dieser Krieg nie kommen wird. Das ist alles, was wir erstreben.“

Alsdann bespricht der Bericht die Notwendigkeit der Personalvermehrung. Die meisten Schiffe und alle Posten am Lande leiden unter dem Offiziermangel, und mit jedem Schiff, welches fertig wird, wird dieser Mangel ernster. Auch eine Verjüngung des Offizierkorps in den höheren Klassen sei dringend notwendig, trotz der damit zweifellos verbundenen Härten. Nicht minder ernst sei die Ingenieurfrage: der Marinesekretär hält sie aber noch nicht für hinreichend geklärt. Für die Wichtigkeit eines Admiralstabes werden neue Gründe nicht angeführt, er sei aber in irgend einer Form notwendig für „preparedness“. Die Einführung des Vizeadmiralranges wird befürwortet. Während in früherer Zeit die Flagge im Auslande in der Regel durch einzelne Schiffe vertreten wurde, gibt es jetzt fast überall nur noch größere Geschwader. In den fremden Marinen werden diese Geschwader von Vizeadmiralen geführt. Es entspreche daher nur der Würde und Bedeutung der Vereinigten Staaten, diesem Beispiele zu folgen, damit die Befehlshaber der amerikanischen Geschwader nicht überall hinter den fremden zurückständen. Besonders wichtig sei das aber in Fällen gemeinsamer Aktionen, bei welchen jetzt immer der Oberbefehl einem fremden Admiral zufalle.

Hinsichtlich der Nationalität seien alle Offiziere amerikanische Bürger. Von den Unteroffizieren und Mannschaften seien 80 Prozent geborene Amerikaner, 11 Prozent naturalisiert. Dieses Verhältnis bessere sich fortwährend durch die Einstellung von Mannschaften der Landbevölkerung, aus welcher die Flotte die besten Rekruten der Welt erhalte.

Es wird ferner als eine Ungerechtigkeit bezeichnet, daß in der Marine noch keine Auszeichnungen (Medals of honour) verliehen würden, wie das in der Armee längst geschehe. Deshalb sei die Einführung solcher Medaillen, je eine für Krieg bzw. Friedenszeiten, für Offiziere und Mannschaften der Flotte notwendig.

Ein sehr erfreuliches Zeichen sei die Zunahme der Spareinlagen der Mannschaften. Sie werden von 5 Dollars an bei den Marinekassen angenommen und nach mindestens 6 Monaten mit 4 Prozent verzinst, sind nicht pfändbar und durch Gerichtsurteil nicht verlierbar, außer bei Fahnenflucht. Bei Todesfällen werden sie den Hinterbliebenen ohne Rücksicht auf den Stand des Lohnkontos des Verstorbenen ausgezahlt. Der Bestand der Spareinlagen belief sich im Berichtsjahre auf über eine halbe Million Dollars. An Zinsen wurden gezahlt 39 294 Dollars.

Günstig wirkte auch die N. Y. M. C. A. (Naval young mens christian association), welche auf verschiedenen Werften und Stationen Seemannsheime errichtet habe.

Bei Besprechung des Schiffsmaterials und speziell der Linienfahrfrage äußert sich der Marinesekretär dahin, daß die Notwendigkeit der Linienfahrfrage auch nach den Lehren des jetzigen ostasiatischen Krieges außer Zweifel gestellt sei. Von Interesse ist dabei hinsichtlich der Gefechtsführung ein Schreiben des Präsidenten Roosevelt

vom Februar 1902, in welchem der Präsident wieder einen Beweis von seinem großen Interesse für alle Marinefragen liefert. Da dieses Schreiben vom Marinesekretär gewissermaßen als Beweismaterial für die Ansichten des Marineministeriums mitgeteilt wird, so mögen daraus nachstehende Hauptsätze wiedergegeben werden:

„Ein springender Punkt mit Bezug auf die Schlacht von Santiago scheint mir der Fehler zu sein, daß beide Admirale sich auf Schiffen befanden, welche nicht in die Linie gehörten. Die Analogie zwischen einem Admiral in der Seeschlacht und einem General am Land läßt sich meines Erachtens nicht aufrecht erhalten, schon deshalb nicht, weil der Admiral an seine Person einen Gefechtskörper fesselt, welcher einer Brigade am Lande entspricht. Mir scheint es deshalb nicht wünschenswert, daß der Admiral sich dem eigentlichen Gefechte fern hält. Bei Santiago waren die spanischen Schiffe nur Panzerkreuzer. Wenn unsere Schiffe mit Linien Schiffen einer Seemacht ersten Ranges zu tun hätten, so würde ein Panzerkreuzer einen schweren Stand haben, und doch würde es in einem ernstern Kampfe auf nahe Entfernungen äußerst demoralisierend wirken, wenn man den Admiral aus der Gefechtslinie ausseren sähe. Jeder große Admiral, von den Tagen Tromps, Blakes und de Ruyters bis auf Nelson und Farragut, hatte seinen Platz auf einem der besten Schlachtschiffe und hat im Kampf in vorderster Linie gestanden. Bei Lissa folgte der siegreiche österreichische Admiral Tegethoff diesem Beispiel mit glänzendem Erfolge, und sein geschlagener Gegner hatte seinen Mißerfolg zum Teil der Tatsache zuzuschreiben, daß er sich nicht auf einem der stärksten Schiffe befand und nicht in das Kampfgewühl ging, sondern sich außerhalb hielt in dem erfolglosen Versuche, sich den Überblick über sein Geschwader zu erhalten, gerade wie am Lande ein Regimentskommandeur über seine Hauptleute. Wenn man mir daher keinen zwingenden Grund für das Gegenteil vorbringen kann, so beabsichtige ich, anzuordnen, daß der Admiral sich im Kriege unter allen Umständen auf einem der großen Kampfschiffe aufhalten soll. Ich möchte auch wissen, warum das nicht gleichfalls im Frieden ebenso sein sollte.“

Nicht minder interessant ist ein hier gleichfalls veröffentlichtes Schreiben des damaligen Marineuntersekretärs Roosevelt vom Jahre 1898, in welchem er gegen die Behauptung Stellung nimmt, daß gegen den Bau großer Schiffe die materiellen Verluste in der Schlacht sprächen. Es heißt darin: „Wenn Großbritannien mit der Ausbildung von Geschwadern aufgehört hätte nach dem Untergange des „Captain“, des „Vanguard“ und der „Victoria“, wenn Deutschland seine Flottenbestrebungen aufgegeben hätte nach dem Verluste des „Großer Kurfürst“, wenn die Russen aufgehört hätten, Schiffe zu bauen, als der „Gangut“ gesunken, wenn die Franzosen die Torpedoboote aufgegeben hätten, als sie sahen, daß zwei Drittel der im Dienst befindlichen Boote im Mittelmeer durch Unfälle unbrauchbar wurden: dann hätte jede dieser Nationen gezeigt, daß sie für die Stellung einer Großmacht unfähig ist, daß ihr der Nerv fehlt, um dem Mißgeschick ins Gesicht zu sehen, welchem jede Nation auf dem Wege zur Größe begegnet. Genau dasselbe Urteil würden wir verdienen, wenn wir aus diesem oder irgend einem anderen Grunde uns weigern würden, den Ausbau unserer Flotte fortzusetzen, möge dieser Verzicht sich in die Form der Abstandnahme von der Erbauung von Docken, Linien Schiffen oder Torpedobootten kleiden.“

Gestützt auf diese Ausführungen, fordert der Bericht die Fortsetzung der

Flottenvermehrung und stellt die Vorlage eines Flottenbauplanes in Aussicht. Da bisher jährlich nur Schiffsbauten gefordert worden sind ohne Mitteilung einer organisatorischen Unterlage, so ist dieses Versprechen von besonderem Interesse.

Die Flotte ist im Berichtsjahre vermehrt worden um die Linienfahrer „Virginia“, „Rhode Island“, „Louisiana“, „Connecticut“, „Nebraska“ und „Georgia“, die Panzerkreuzer „California“, „South Dakota“, „Milwaukee“, den geschützten Kreuzer „Charleston“, die Kanonenboote „Dubuque“ und „Paducah“ sowie die Schulschiffe „Cumberland“, „Intrepid“ und „Boxer“. Ausgeschlossen sind die eintürmigen Monitors „Lehigh“, „Mahant“, „Montauk“, „Jason“ und „Canonicus“, von welchen die vier erstgenannten verkauft wurden, während auf den letzteren kein Gebot erfolgte.

Wenn auch der Bau des Linienfahrers „Connecticut“ auf der Staatswerft New York als ein Erfolg dieser Werft bezeichnet wird, so erscheint doch in Zukunft die Überlassung der Neubauten an die Privatindustrie der größeren Billigkeit halber zweckmäßig, während die Reparaturen den Staatswerften vorbehalten bleiben sollen. Aus demselben Grunde ist der Marinesekretär dafür — wenn er auch die Notwendigkeit des Ausbaues der Geschützfabrik anerkennt — bezüglich der Herstellung der Armierungen vorwiegend mit Privatfabriken zu arbeiten. Wenn es schon nicht zweckmäßig sei, durch Konzentrierung dieser Arbeiten in Staatsfabriken die Industrie zu beeinträchtigen, so sei es auch wünschenswert, dieselbe für den Kriegsfall leistungsfähig zu erhalten, auch werde dadurch das Interesse an Erfindungen und Verbesserungen gefördert. Daher sollten die Hauptkriegswerkzeuge der Vereinigten Staaten in allen Teilen nicht von der Regierung, sondern vom Volke selbst hergestellt werden.

Hinsichtlich der Frage der Ölfeuerung ist der Marinesekretär nicht der Ansicht des Versuchsausschusses, hält vielmehr diese Frage noch nicht für spruchreif. 48 Prozent der Weltproduktion an Petroleum seien amerikanischen Ursprungs, die Ölfelder von Texas, Kalifornien usw. seien in der Nähe von Marinehäfen und möglichen Kriegsschauplätzen gelegen. Ölfeuerung werde mit Erfolg auf den kalifornischen Eisenbahnen angewendet und habe in einigen Fällen allein 50 Prozent Kostenersparnis eingebracht. Zwei Frachtdampfer hätten die Reise von New York nach San Francisco mit Kohlen, die Rückreise aber mit Ölfeuerung ausgeführt und dabei Mannschaften (6 statt 15), Laderaum und Zeit gespart. Die Ersparnis für die Eigentümer habe nicht weniger als 500 Dollars für den Tag betragen. Zur Fortsetzung der Versuche soll ein Kreuzer der pazifischen Station nur Ölfeuerung anwenden, ebenso ein Küstenverteidigungs-Monitor, sobald in Honolulu Ölvorräte vorhanden sein werden; außerdem soll die Ölfeuerung auf mehreren Torpedobootszerstörern und Torpedobooten angewendet werden, um ihre Brauchbarkeit bei Wasserrohrkesseln mit gebogenen Röhren zu erproben.

Die Angelegenheit der treibenden Wracks (Derelicts) wird im Marine-departement lebhaft erörtert. Während der letzten 10 Jahre sind aus dem Nordatlantischen Ozean allein etwa 2000 solcher Wracks zur Meldung gelangt, auf 42 seien Schiffe aufgelaufen. Von 18 Wracks, welche im Berichtsjahre in der Nähe der Küste gesehen worden seien, wurden 11 durch die Flotte zerstört, 7 wurden nicht gefunden.

An der Weltausstellung zu St. Louis hat sich die Marine u. a. durch die Ausführung des Vorderteils eines Linienfahrers (bis zur Wasserlinie) mit dem

Turm und Modellen von zwei Zehnzöllern, Schnellabekanonon verschiedenen Kalibers, Ausstoßrohren mit Torpedos, Munitionsheißvorrichtungen, Notmaschinen, Patentloggs, Gefechts- und Pulverkammerlaternen, Booten, ferner von Modellen verschiedener Schiffe, von der Marineakademie und von je einem Trocken- und Schwimmdock, welche wieder Modelle von Linien Schiffen enthielten, beteiligt.

Der Bericht schließt mit einem warmen Nachruf an den verstorbenen Kontre-admiral Taylor, dessen Verdienste um das Marineministerium und die Entwicklung der Marine hervorgehoben werden.

XII. Botschaft des Präsidenten.

Zum Schluß sei hier noch der wesentliche Inhalt der Botschaft des Präsidenten Roosevelt an den Kongreß, soweit sie die Marine betrifft, wiedergegeben. Der Umstand, daß dieser Teil der Botschaft gewissermaßen den Marineetat einführt, nicht minder aber, daß diese überragende Persönlichkeit mit klarem Blicke für die Bedeutung der Flotte den Ausbau dieser Flotte gefördert hat, wie niemand zuvor, und ihrer Entwicklung auch über die eigene Amtsdauer hinaus die Bahn ebnet dürfte, wird die Wiedergabe der Hauptsätze an dieser Stelle rechtfertigen, wenn auch in dieser Zeitschrift schon mehrfach Äußerungen des Präsidenten in gleicher Richtung mitgeteilt worden sind. Ihr Gewicht wird nicht darunter leiden, daß sie Anschauungen vertreten, welche auch bei uns längst geteilt werden und dem Marinepolitiker kaum wesentlich Neues darbieten. Es heißt in der Botschaft:

„Der starke Arm der Regierung, um ihren gerechten Ansprüchen in internationalen Fragen Geltung zu verschaffen, ist die Flotte der Vereinigten Staaten. Ich empfehle auf das ernste, in dem Werke des Ausbaues der amerikanischen Flotte keinen Stillstand eintreten zu lassen. Es gibt für uns als Volk keine patriotischere Pflicht als die, die Flotte in einen Stand zu setzen, welche den Bedürfnissen der Stellung des Landes entspricht Unsere Stimme spricht jetzt mächtig im Interesse des Friedens, und das zwar, weil wir den Krieg nicht fürchten. Aber unser Eintreten für den Frieden würde weder die geringste Beachtung erfahren noch verdienen, wenn wir unfähig wären, darauf zu bestehen.

Der Krieg, welcher jetzt unglücklicherweise im fernen Osten wüthet, hat in schlagender Weise neue Möglichkeiten in der Seekriegführung vor Augen geführt. Seine Lehren sind sowohl strategischer wie taktischer Natur, sie betreffen ebensowohl das politische wie das militärische Gebiet. Die Erfahrungen dieses Krieges haben folgerichtig gezeigt, daß, wenn auch seegehende und seetüchtige Torpedobootszerstörer unentbehrlich und schnelle, leicht armierte und gepanzerte Kreuzer äußerst nützlich sind, dennoch schwer gepanzerte und schwer armierte Schlachtschiffe den Hauptbestandteil, den festen Kern einer jeden Flotte, welche diesen Namen verdient, bilden müssen. Nicht ein russisches oder japanisches Linienschiff ist von einem Torpedoboot oder durch Geschützfeuer zum Sinken gebracht worden; dahingegen ist von den schlechter geschützten Schiffen ein Kreuzer nach dem anderen zerstört worden, sobald die feindlichen Geschwader in den Bereich der Waffen des Gegners gelangten. Für die Verwendung von Kreuzern, besonders solcher mächtiger Art, wird immer ein weites Feld übrig bleiben. Wir müssen die Zahl der Torpedobootszerstörer erhöhen, wobei es weniger

darauf ankommt, ob sie eine oder zwei Seemeilen mehr laufen, als darauf, daß sie für Wochen oder, wenn nötig, monatelang die See halten können. Es ist weise, Unterwasserboote zu bauen, weil sie sich unter gewissen Umständen als sehr nützlich erweisen können. Vor allen Dingen aber müssen wir uns eine Flotte von Linienschiffen schaffen, von Schiffen, die so schwer armiert sind, daß sie unseren Gegnern die größtmöglichen Beschädigungen zufügen können, und so gut geschützt, daß sie, ohne ihre Gefechts- und Manövrierfähigkeit in erheblichem Maße einzubüßen, den schwersten Geschosshagel des Gegners auszuhalten vermögen. Selbstverständlich müssen auch die Mittel gewährt werden, um das Personal der Flotte im höchsten Maße leistungsfähig zu machen. Unsere großen Kampfschiffe und Torpedoboote müssen unaufhörlich üben und im Geschwader manövrieren. Offiziere und Mannschaften können ihren Dienst nur erlernen durch unaufhörliche Übung auf hoher See. Im Kriegsfall würde es besser sein, gar keine Schiffe zu haben als solche kümmerlicher und leistungsunfähiger Art oder Schiffe, welche, an sich gut, unausgebildete und ungeschickte Besatzungen an Bord hätten. Die besten Offiziere und Mannschaften würden auf einem kümmerlichen Schiffe gegen einen einigermaßen guten Gegner nichts leisten können; auf der anderen Seite ist ein modernes Kriegsschiff nutzlos, wenn seine Offiziere und Mannschaften mit ihrem Dienst nicht vollkommen vertraut sind. Die Schießleistungen der Flotte haben sich in den letzten 3 Jahren außerordentlich gebessert, und im ganzen sind auch die Typen unserer Linienschiffe bessere geworden. Es bleibt aber noch viel zu tun übrig. Früher oder später müssen wir zu einer Methode gelangen, welche es ermöglicht, Beförderungen ebenso wohl nach dem Verdienst wie nach dem Dienstalter eintreten zu lassen, sonst muß die Verabschiedung derer erfolgen, welche in einem gewissen Alter bestimmte Dienstgrade nicht erreicht haben; es darf ferner keine Anstrengung gescheut werden, den Dienst für die Mannschaften anziehender zu machen, um sie ihm länger zu erhalten.“

Wenn die Flotte, wie man sieht, in dem Präsidenten ihren besten Schützer und Förderer erkennen muß, so läßt sich auch erwarten, daß das Land seiner Führung auf dem Gebiete der Marine folgen wird, selbst, wenn das Tempo, wie nach den letzten Kongreßbeschlüssen anzunehmen ist, zeitweilig ein etwas langsames wird, als sein Feuergeist es wünscht und für nötig hält.

Rosenbahl.



Die Insel Formosa mit den Pescadores, ihre Geschichte, ihre strategische Bedeutung und ihre Entwicklung unter japanischer Herrschaft.

Von Generalmajor a. D. C. von Zepelin.

Formosa, chinesisches Taiwan, bildet seit 1895 mit dem etwa zwischen dem 21. und 25. Grad nördlicher Breite und dem 119. und 122. Grad östlicher Länge von Greenwich liegenden Inseln die japanische Provinz Hokoto. Von den 76 mehr oder weniger großen Inseln sind außer Formosa die westlich derselben liegenden Pescadores (japanisch Bokoto), Samasana (japanisch Kwsho) und Botel-Tobago (japanisch Kotosho) die bedeutendsten. Die Japaner geben die Gesamtoberfläche von Hokoto auf 36 034 qkm an, mit einer Gesamtbevölkerung (1899) von 2 730 865 Einwohnern ohne die Truppen und die Bevölkerung der sogenannten wilden Stämme im Innern der Hauptinsel. Hiervon waren Japaner männlichen Geschlechts: 22 392, weiblichen Geschlechts: 10 728, und Chinesen 1 464 776 männlichen, 1 232 069 weiblichen Geschlechts. Europäische Kaufleute befinden sich verhältnismäßig wenige auf Formosa. Die Hauptinsel Formosa hat ihren Namen von den Portugiesen, welche sie im 15. Jahrhundert kennen lernten und ihr infolge des ersten günstigen Eindruckes die Bezeichnung „Ilha Formosa“ gaben, sie aber tatsächlich niemals im Besitze gehabt haben. Sie ist 34 980 qkm groß, bedeckt also eine Oberfläche, die etwa 1000 qkm kleiner als die Provinz Ostpreußen ist. Vom chinesischen Festlande ist sie durch die verhältnismäßig nicht breite Formosastrasse getrennt. Durch ihre Lage zwischen den Philippinen im Süden und der japanischen Inselkette im Norden Etappe zwischen Japan und den amerikanischen Kolonien wie dem chinesischen Festlande und als östliche Begrenzung der das Chinesische Meer im Süden mit dem Gelben Meere im Norden verbindenden Wasserstraße wird ihre Bedeutung in strategischer und handelspolitischer Beziehung begründet. Die ihr westlich vorgelagerten Pescadores, welche zudem einen ebenso geräumigen wie geschützten Ankerplatz bieten, bilden gewissermaßen eine Brücke von Formosa zum Festlande. Die Insel hat eine eisförmige Gestalt, ihre Länge von Nordost nach Südwest beträgt 395 km, bei einer größten Breite von 123 km. Der größte Teil der Insel wird von einem Gebirge mit seinen Vorbergen eingenommen, das den Namen des Taiwangebirges (Niita-Kette) führt. Soweit die geognostischen Erkundungen des Landes ein Urteil gestatten, besteht dieses Gebirge in seinen Hauptbestandteilen aus kristallinischem Schiefer. Es trägt in seinem Kern eine dichte Waldbedeckung von tropischen Formen. Die höchste Erhebung dieses schwer zugänglichen Urwaldgebietes, dem Zufluchtsort der mit dem Namen der Wilden bezeichneten Ureinwohner der Insel, ist der den größten Teil des Jahres mit Schnee bedeckte, 4145 m hohe Niita-Kujama. Östlich des Hauptgebirges liegt die etwa 130 km lange Kette eines Küstengebirges, die im Taito Sanujaku 1550 m erreicht. Die hasenarme, oft schroff abfallende Ostküste hat auf weite Strecken ein 50 m hohes Korallenriff vorgelagert. Der Westen der Insel wird von einem Hügellande eingenommen, zu dem sich das Taiwangebirge

abdacht. Die Insel zeigt an den verschiedensten Stellen Spuren früherer vulkanischer Tätigkeit. Die Gewässer sind entsprechend der orographischen Gliederung nicht bedeutend; den an der Westküste mündenden sind oft Barren vorgelagert.

Die Geschichte der Insel und ihre strategische Bedeutung.

Formosa ist in den letzten Jahrhunderten, namentlich seitdem die Chinesen sich zu Herren der Insel gemacht hatten, wenig in der Geschichte hervorgetreten. Vertieft man sich aber in die Schicksale derselben, so findet man seit den ältesten Zeiten der Berührung mit den europäischen Kolonialmächten auch hier die alte Wahrheit bestätigt, daß die geographische Lage in erster Linie maßgebend ist für die strategische Bedeutung, mögen auch das Machtverhältnis der Staaten zueinander und die Kampfmittel sich im Laufe der Zeiten ändern. Die Holländer waren es, welche im Beginn des 17. Jahrhunderts nach Begründung der Ostindischen Kompagnie mit den Portugiesen in Macao und den Spaniern auf den Philippinen in feindliche Berührung gerieten. Der holländische Admiral van Warwijf wurde bei einer Unternehmung gegen Macao durch einen Taifun gezwungen, auf den damals noch sehr wenig bekannten Pescadorez eine Zuflucht zu suchen. Er erkannte die Bedeutung der Lage Formosas und der sie umgebenden Inseln und trat mit den chinesischen Behörden der Provinz Fukien in Verhandlung, um für Holland Zugeständnisse zu erlangen, jedoch ohne Resultat, und zahlreiche nach den Pescadorez gesandte chinesische Schunken veranlaßten ihn zur Rückkehr nach Holländisch-Indien. Man war aber auf die Wichtigkeit der Inseln holländischerseits so aufmerksam geworden, daß, als der Admiral Cornelius Neversz im Jahre 1622 einen vergeblichen Angriff auf das portugiesische Macao gemacht hatte, er sich auf die Pescadorez zurückzog und sie zugleich durch die Erbauung einer starken Befestigung auf der heute von den Japanern Satufato genannten Insel Behoe für die Holländer sicherte.

Es ist bezeichnend für die Bedeutung, welche die Chinesen den von der Natur in seltener Weise zur Anlage eines Kriegshafens begünstigten Pescadorez beilegte, daß sie trotz langer Verhandlungen sich nicht dazu bewegen ließen, den Holländern die Pescadorez abzutreten. Man einigte sich schließlich dahin, daß die Holländer die Inseln aufgaben und dafür das in gewissem Sinne herrenlose Formosa in Besitz nahmen. Sie brachen die eben erbaute Befestigung ab und überführten das Material nach Formosa. Hier errichteten sie an der Stelle des heutigen Anping neue Befestigungen, u. a. das bis vor wenigen Jahren noch als Ruine vorhandene Fort Zelandia, das mit dem Fort Provintia den genannten Hafen sicherte. Die Insel begünstigte auch in erfolgreicher Weise die Bedrohungen der spanischen Handelsverbindungen zwischen Manila und China und der der Portugiesen zwischen Macao und Japan. Die Holländer gerieten daher in viele Streitigkeiten mit diesen Nationen und mit den Chinesen und Japanern.

Die Dauer der holländischen Herrschaft war aber nur eine kurze, bis zum Jahre 1661. China war in dieser Zeit von inneren Kriegen heimgesucht, zahlreiche Auswanderer flüchteten nach den kleinen vor Amoy liegenden Inseln, wo sich unter Tscheng-Schilung eine Seeräuberkolonie bildete, die der Mandschu-Dynastie viel zu schaffen machte. Nach Tschengs Tode führte sein Sohn Koxinga die Unternehmungen seines Vaters weiter; er erkannte sogleich, daß die Insel Formosa ein günstiger Stützpunkt für seine weiteren Unternehmungen sein würde, und beschloß, sich dort niederzu-

lassen. Der holländische Gouverneur, welcher sich zu schwach fühlte, um mit Erfolg Roxinga entgegenzutreten zu können, bat die Regierung in Batavia vergebens um Hilfe. Da man ihm keine Unterstützung sandte, fiel am 1. Februar 1662 das Fort Zelandia in die Hände Roxingas; dieser und seine Nachkommen behaupteten sich mit der von ihm gegründeten Räuberrepublik bis 1683 als selbständige Herrschaft in Formosa. Vergeblich versuchten die Holländer, die Insel, auf der sie noch bis 1668 Kelung in Besitz behielten, wiederzugewinnen. Im Jahre 1683 kam Formosa wieder in die Hände der chinesischen Regierung, um erst 1895 in die der Japaner überzugehen.

In dieser langen Zeit wuchs durch andauernde Einwanderung die chinesische Bevölkerung auf der Insel derart, daß die Ureinwohner, die sogenannten Wilden, immer mehr in die schwer zugänglichen gebirgigen Teile des Innern zurückgedrängt wurden. Bei der Unsicherheit der Verhältnisse auf der Insel fehlte es nicht an Eingriffen der fremden Mächte. So unternahmen die Japaner eine Expedition im Jahre 1874, um die Insel nach Befriedigung ihrer Ansprüche seitens der chinesischen Regierung wieder zu verlassen. Die englische und auch die amerikanische Regierung, letztere durch Parker, Percy und Harres auf die strategische Bedeutung der Insel hingewiesen, hatten wiederholt den Gedanken erwogen, Formosa, das nur in losem Zusammenhang mit China stand, dessen Herrschaft niemals in allen Teilen der Insel anerkannt war, zu besetzen, umsomehr, als sie und andere Staaten mehrfach ihre Reklamationen durch Einschreiten ihrer Flotten unterstützen mußten. Der Krieg der Franzosen in Tonking 1883 bis 1885 gab Veranlassung, daß der Admiral Courbet, nachdem einige Landungsversuche auf Formosa unternommen waren, die Pescadorez besetzte und von diesen Inseln für Frankreich Besitz nahm. Er war es, der eindringlich seiner Regierung vorstellte, daß der Hafen von Matong so vorzüglich zum Kriegshafen geeignet und die Lage der Pescadorez in strategischer Beziehung so wichtig sei, daß Frankreich sie nicht wieder an China zurückgeben dürfe. Trotzdem er wenig von seiner Regierung unterstützt wurde, verbesserte er die Hafeneinrichtungen, baute zwei kleine Dämme, legte ein Verpflegungsdepot und mehrere Befestigungen an. Die Einwohner suchte er durch humane Behandlung für Frankreich zu gewinnen. Indessen fanden Courbets Vorschläge, die Inseln dauernd für Frankreich zu behalten, bei seiner Regierung kein Gehör. Am 9. Juni 1885 wurden in dem Friedensschluß die Insel Formosa und die Pescadorez an China zurückgegeben. Admiral Courbet überlebte dies Ereignis nur um wenige Tage, er starb an Bord des „Bayard“.

Heute denkt man in Frankreich anders. Während wir diese Zeilen niederschreiben, beschäftigt die französische Presse, auch die Fachpresse der Marine, in lebhafter Weise die Frage der Verteidigung des französischen Indo-China gegen das siegreiche Japan. Anlaß hierzu gab in erster Linie ein angeblich von dem früheren japanischen Gouverneur von Formosa, General Baron Kodama, herstammender Bericht, den dieser im Jahre 1902 auf Befehl seines Kaisers an den damaligen Präsidenten des Ministerrates, General Grafen Katsura, gerichtet haben soll. In diesem Bericht, dessen Bestimmung zunächst eine Zurückweisung der gegen die Verwaltung der Insel erhobenen Anklagen war, wird offen ausgesprochen, daß Formosa und die Pescadorez eine hochwichtige Rolle in dem Kampfe Japans gegen die Mächte des Westens zu spielen hätten. Nach den Veröffentlichungen der „Marine française“, Januar 1905,

heißt es in diesem Berichte wörtlich über die Bestrebungen Japans: „Que son but est de faire de Formose une sorte de pointe avancée vers le sud, une manière d'épée brandie par le Japon contre tous les peuples européens établis dans le Midi-asiatique.“ — Das Journal de la Marine, „Le Yacht“, vom 4. Februar 1905 sagt in einem „Pour la défense de l'Indo-Chine“ überschriebenen Artikel mit Bezug auf die Absichten Japans: „Les anciennes conquêtes de Courbet, que le ministère Ferry ne sut pas conserver, rempliraient donc, vis-à-vis de la presque île française, le rôle dévoué à l'île Tsou-shima, lors de l'agression contre la Corée et la Mandchourie. Formose et les Pescadores seraient les points de concentration des troupes de première ligne, le dépôt d'approvisionnement et de munitions des Japonais.“

Wir glauben, daß Japan nach Beendigung des jetzigen Krieges, möge sein Ausgang günstig oder ungünstig sein, sicherlich noch eine gewisse Zeit vergehen lassen dürfte, ehe es einen Angriff gegen die französischen Besitzungen wagen könnte. Dazu dürfte auch die Sammlung der Kräfte des chinesischen Reiches, vor allem die Reorganisation seines Heeres unter japanischer Leitung eine Vorbedingung sein. Doch diese Frage führt uns in das Gebiet der Politik der Zukunft.

Wir glauben, daß Japan vor weiteren Entschlüssen seine Stellung auf Formosa erst befestigen wird. Es ist ja noch nicht lange her, daß die japanische Okkupation sich hier auf die Städte an der Küste beschränkte, und erst seit dem Jahre 1900 begann man, in das Innere vorzudringen, wo die Bevölkerung noch keineswegs für Japan gewonnen ist.

Wie wir aus der nachstehenden Schilderung sehen werden, hat die japanische Regierung mit großer Energie, wenn auch vielleicht nicht immer mit richtigen Mitteln, an der Entwicklung des Landes und ihrer Stellung auf Formosa gearbeitet. Viel aber gibt es noch zu tun, um die Insel zu dem zu machen, was nach Ansicht vieler Kreise in Japan sie heute schon sein sollte: ein für die weitere japanische Expansion völlig geeigneter Flottenstützpunkt.

Das heutige Formosa, Land und Leute unter der Herrschaft Japans.

Der Lage, der Größe und der allgemeinen Gestaltung der Insel wurde bereits oben gedacht. Für die Beurteilung der Produktionsverhältnisse der Insel und des Gesundheitszustandes ihrer Bewohner, namentlich der heutigen Herren derselben, ist wesentlich das Klima bestimmend. Das erklärt sich aber keineswegs nur durch die geographische Lage, sondern drei Faktoren sind es wesentlich, die darauf ihren Einfluß äußern: der Südwest-Monsun, der vom Mai bis zum September, der Nordost-Monsun, der vom November bis April weht und die Kurofimo- oder japanische Strömung, welche an der Ostküste der Insel entlang zieht.

Da Formosa, wie wir sahen in seiner ganzen Länge von Nord nach Süd von einem mehr oder weniger dicht bewaldeten Gebirge durchzogen wird, das im Osten an vielen Stellen, wo es oft unmittelbar zur See abfällt, nur einer schmalen zuweilen völlig verschwindenden Küstenebene Raum läßt, das im Westen dagegen weiter vom Meere zurückbleibt, so ist das Klima, namentlich aber die Temperatur der einzelnen Teile der Insel sehr verschieden.

Die Insel kennt im allgemeinen keine langen Perioden von außergewöhnlicher Hitze, obwohl zuweilen der Feuchtigkeitsgehalt der Luft selbst eine nicht allzuhohe Temperatur drückend erscheinen läßt. Der Juli ist der heißeste Monat. Seine mittlere Temperatur beträgt in Taihoku (Taipeh) und Tainan $45,8^{\circ}\text{C}$, in Koshun $45,4^{\circ}\text{C}$. Die heißesten bis jetzt von den meteorologischen Stationen festgestellten Tage im Laufe der Zeit von 1897 bis 1901 hatten in Tainan $54,4^{\circ}\text{C}$, in Taihoku $54,5^{\circ}\text{C}$, in Koshun $51,2^{\circ}\text{C}$; die mittlere Maximaltemperatur hat aber in keinem Monat im Norden $50,5^{\circ}\text{C}$ und im Süden $50,3^{\circ}\text{C}$ überschritten. Die Nächte sind in der Regel kühl. Die Temperaturverhältnisse von Koshun gleichen etwa denen von Havannah. Was die Niederschläge anlangt, so erfreut sich während der Periode des Südwestmonsuns der Norden der Insel eines sehr angenehmen Wetters mit klaren, sonnigen Tagen. November, Dezember bis zum Februar wird das Wetter unfreundlich, mit vielem Nebel und Regenschauern. Der April zeigt ähnlich wie der November ein wechselndes Wetter. Der Süden der Insel hat während der Zeit vom November bis zum April, solange der Nordostmonsum weht, eine milde Witterung mit vielen, aber meist nur kurzen Regenfällen. Diese Zeit des Jahres ist hier die angenehmste, denn im Juni, sobald der Südwestmonsum zu wehen anfängt, beginnen die langen Regengüsse.

Im übrigen hat der äußerste Norden der Insel mehr Regen als der Süden infolge der Kurofimo- oder japanischen Strömung. Kelung ist daher einer der feuchtesten Orte der Welt.

Die klimatischen Verhältnisse bedingen die Gesundheitsverhältnisse. Doch wirken auch die oft jeder Beschreibung spottenden gesundheitswidrigen Zustände der Wohnungen der chinesischen und der eingeborenen Bevölkerung mit, um ungünstige hygienische Bedingungen zu schaffen. Die von den Japanern, seitdem sie Besitzer der Insel wurden, ergriffenen Maßregeln haben vieles gebessert.

Mit Ausnahme der wenigen Missionsanstalten gab es unter der chinesischen Regierung keine Hospitäler und keine ärztliche Pflege. Man schuf daher sogleich Krankenhäuser, für deren Bauten man in Tokio etwa eine halbe Million Yen anwies. Das größte von ihnen war das von Taihoku; außerdem wurden solche in Kelung, Shinschiku, Taichu, Kagi, Tainan, Hozan, Bilam, Gilan und auf den Pescadores errichtet. Die Regierung stellte im ganzen 83 Ärzte auf der Insel an, die den Eingeborenen auch unentgeltliche Behandlung zukommen lassen. Zur Ausbildung von eingeborenen Ärzten wurde in Taipeh eine Medizinschule gegründet. Die Gesundheitsverhältnisse der größeren Städte wie Taipeh, Tamsui und Kelung wurden durch Anlegung von Wasserleitungen und Kanalisationen gebessert.

Das Laster des Opiumrauchens forderte früher sehr viele Opfer; man suchte der hierdurch hervorgerufenen Sterblichkeit dadurch entgegen zu arbeiten, daß man den Japanern das Opiumrauchen völlig untersagte und den Chinesen und Eingeborenen nur gegen besondere Erlaubnis gestattete. Da im Lande kein Opium gewonnen, sondern aus Persien, Indien und China eingeführt wurde, so hat die Regierung die Einfuhr des Opiums zum Monopol gemacht.

Unter den Krankheiten, welche im Lande herrschen, treten vorzugsweise auf: Malaria, Dysenterie, Veri-Veri, Typhus, Augenkrankheiten. Nachdem man aber die

Unterkunftsverhältnisse der Soldaten und Beamten verbessert hatte, hob sich der Gesundheitszustand der japanischen Bevölkerung zusehends. Ein Beweis hierfür ist der Umstand, daß die jährliche Sterblichkeit der japanischen Beamten 1896 4,73 Prozent betrug, im Jahre 1900 aber bis auf 1,1 Prozent zurückgegangen war.

Die Naturerzeugnisse der Insel sind: der Kampfer, welcher meist in den mittleren Höhenlagen der Gebirgswaldungen gewonnen wird. Es gibt nur wenige Punkte der Erde, die mit Bezug auf die Kampferproduktion sich mit Formosa vergleichen können. Zur chinesischen Zeit betrieb man die Gewinnung des Kampfers in unwirtschaftlichster Weise. Die japanische Regierung hat daher die Gewinnung des Kampfers zum Staatsmonopol gemacht, um der Baumverwüstung Einhalt zu tun und die Produktionsmethode zu verbessern. Die Einkünfte der Regierung aus der Kampferindustrie sollen schon heute jährlich 875 000 Pfd. Sterl. betragen. Auch das Salz, welches wesentlich durch Verdampfung des Seewassers gewonnen wird, hat der Staat zum Monopol gemacht. Ein wichtiges Erzeugnis Formosas ist der Tee, welcher vorzugsweise im Norden der Insel im Bezirk von Taipeh gewonnen wird. Sehr bedeutend ist die Reiskultur, vorzugsweise im westlichen Teile der Insel. Mit Zuckerrohr sollen augenblicklich 41 000 Morgen bebaut sein. Wilder Indigo wächst in den niederen Lagen der Gebirgswaldungen, in denen sich auch Lorbeerbäume, Bananen, Palmen aller Art finden, während in den mittleren Höhenlagen dieser Waldungen außer den Kampferbäumen Fichten und Schlinggewächse und in den höchsten Regionen die Chamäcypris, die Kryptomerien und edle Nadelhölzer vorkommen.

An Mineralien usw. werden außer dem schon erwähnten Salz, Gold, Kohlen, Petroleum, Schwefel, Ton u. a. zum Bau verwertbare Materialien gewonnen. Kohlen werden namentlich im nördlichen Teil der Insel gewonnen. Im Jahre 1901 betrug die Produktion 80 000 Tonnen.

Die Regierung sucht in der Bevölkerung landwirtschaftliche Kenntnisse zu verbreiten und hat zu diesem Zweck mehrere landwirtschaftliche Versuchstationen und Musterwirtschaften errichtet. Von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, die teils schon früher auf der Insel gewonnen, teils als Versuch dort angebaut werden, seien erwähnt: Sesam, Maulbeeren, verschiedene Faserpflanzen, Tabak, Kaffee, Tapioka, verschiedene Obstarten, Reispapierpflanzen.

Die Viehzucht ist nicht sehr entwickelt. Am meisten werden Schweine, Rindvieh, Ziegen und allerart Federvieh gezüchtet. Der Fischfang ist sehr ergiebig, da sowohl die Küsten- wie die Binnengewässer überreich an auch edlen Fischarten sind.

Von jagdbaren Tieren seien verschiedene Hirscharten, Rehe, Antilopen, Hasen, Fasane erwähnt.

Der Handel.

Der Handel wird namentlich durch Vermittelung der Häfen Kelung, Tamsui, Takow und Anping, die von den Handelsdampfern aufgesucht werden, betrieben. Die anderen Häfen dienen wesentlich nur der Küstenschifffahrt und dem Handel zwischen dem chinesischen Festlande und Formosa; der letztere wird nur durch Küstenschiffe sowie chinesische Dschunken betrieben.

Export= wie Importhandel ist in der Zeit japanischer Herrschaft sehr gewachsen. Der erstere hatte 1896 einen Wert von 12 888 202, 1901 einen solchen von 15 644 756 Yen. Der Import, welcher 1896 einen Gesamtwert von 9 131 001 Yen aufwies, stieg 1901 auf 21 592 052 Yen; ein Beweis für die gesteigerte Aufnahmefähigkeit der Insel.

Wenn man den Import fremder Artikel über Japan mitrechnet, so würden von den am Handel meistbeteiligten Staaten Nordamerika jährlich einen Gesamtumsatz von 8 740 000 Yen, England von 3 600 000 Yen und Deutschland von 1 100 000 Yen haben (Schätzung des lange in Formosa gewesenen amerikanischen Konsuls J. Davidson).

Von den Häfen steht mit dem Wert des Handelsverkehrs an erster Stelle Keelung (1901: 13 171 265 Yen), dann folgt Tamsui (1901: 12 001 627), Anping (1901: 5 711 998 Yen), Takow (1901: 959 606 Yen).

Der Frachtverkehr ist vorzugsweise in den Händen der von der japanischen Regierung subventionierten Dampfschiffahrtslinien, nur eine englische, die Douglaslinie, vermittelt auch den Verkehr zwischen dem Norden der Insel (Tamsui) und den Häfen des chinesischen Festlandes Amoy, Swatow und Hongkong.

Der Gesamtschiffsverkehr in den Häfen Formosas einschließlich der Pescadorez, bestand im Jahre 1901 aus 400 japanischen, 35 englischen Dampfern und 707 Formosa-, 1097 chinesischen Dschunken und 3 englischen Segelschiffen mit einem Gesamtgehalt von 644 104 Tonnen.

Gegenstände der Ausfuhr sind Tee, Kampfer, Kampferöl, Zucker, Reis, Fasern, Sesam, Kohlen, Ölkuchen, Häute, Gelbwurz, Salz, Schwefel, Fische, Petroleum, Glasarbeiten, Hübsamen usw.

Gegenstände der Einfuhr waren 1902 chinesische Baumwollengewebe, Papier, Tabakblätter, Reis, Drogen und Medicamente, Leinengewebe, Porzellan und irdene Gefäße, Seide, Tabak in kleingeschnittenem Zustande, Fische, Sajo, Stiefel und Schuhe, Feuerwerkskörper aller Art, verschiedene Kleiderstoffe, Boote, Liköre, Schirting usw.

Um den Handel und den Geldverkehr auf der Insel zu unterstützen, wurde die Bank von Formosa begründet und die Währungs- und Münzfrage geregelt. Als gesetzliches Zahlungsmittel wurde der Silbervyen eingeführt.

Die Bevölkerung.

Die Chinesen.

Bis zur Besitznahme der Insel durch die Japaner war die herrschende Bevölkerung der Insel die chinesische. Ein Teil von ihr hat nach 1895 die japanische Nationalität angenommen. Man kann die chinesische Bevölkerung auf Grund ihres Dialekts und ihrer Sitten in zwei Klassen teilen, die Haklos und Hakkas. Die ersteren sprechen den Amoydialekt und sind ursprünglich aus der Provinz Fukien eingewandert, die letzteren sprechen einen Kantondialekt und stammen hauptsächlich aus der Provinz Kwantun. Außer diesen beiden Gruppen gibt es noch eine geringe Anzahl bedeutenderer Kaufleute aus dem Bezirk von Kanton und hier und da einen Nordchinesen.

Die Ureinwohner Formosas.

Die Ureinwohner, die „Wilden“, Formosas bewohnen vorzugsweise das meist mit Wald bedeckte, die Insel von Nord nach Süd durchziehende Gebirge, im allgemeinen den unzugänglichen Teil der Insel östlich der von den Haffas eingenommenen Teilen der Ebene. Sie sind malayischen Ursprungs, haben viele Ähnlichkeit in ihren körperlichen Eigenschaften mit den Bewohnern der Südsee und bestehen aus einzelnen untereinander recht verschiedenen Stämmen.

Die Japaner.

Die Japaner haben die ihnen im Frieden 1895 abgetretene Insel nur durch gewaltfame Bezwingung der chinesischen Bewohner in Besitz nehmen können. Die chinesische Regierung hatte nämlich in der Befürchtung, daß die Japaner hier landen könnten, zum Beginn des Krieges auf der Insel zahlreiche Truppen vereinigt. Als nun die Nachricht von der Abtretung Formosas und von der Annäherung der Japaner eintraf, beschloß die undisziplinierte Soldateska, unterstützt von einem Teil der chinesischen Bevölkerung, sich der Besitznahme der Insel durch die Japaner zu widersetzen. Es entstand völlige Anarchie. Den kultivierten Norden erklärte der bisherige chinesische Gouverneur Tang zur Republik, im Süden machte sich Liu-hung-fu mit den Schwarzflaggen, die 1884/85 den Franzosen in Anam zu schaffen machten, zum Diktator. Der japanische frühere Marineminister Graf Kabujama fand, als er im Mai bei Santjaho mit den ihm unterstellten Truppen der Gardebivision landete, Widerstand. Sein energisches Auftreten brach diesen aber sehr bald, so daß der Präsident der neugeschaffenen Republik, Tang, nach Schanghai entfloh. Erst nach Verstärkung durch eine von Japan nachgesandte zweite Division gelang es indessen, auch im Süden den Widerstand zu überwinden und Liu-hung-fu zur Flucht zu zwingen. Im Gefolge der Armee waren zahlreiche Japaner, meist den niedersten Volksklassen angehörig, nach Formosa gekommen. Ein Teil von ihnen glaubte, in der neugewonnenen Kolonie sein Glück auf leichte Weise machen zu können; andere folgten den Truppen im Dienst für Etappenzwecke, wie als Träger von Verpflegung, Munition, zur Fortschaffung der Kranken und Verwundeten. Ein großer Teil dieser Elemente ging bei den ungünstigen klimatischen und sanitären Verhältnissen sowie bei den Strapazen der Märsche in den vom Fieber beherrschten, fast wegelosen Gegenden des Innern zugrunde. Als das Land pazifiziert war, strömten nun aus Japan Kaufleute aller Art, Handwerker, Lehrer und Träger anderer Berufe herbei, teils als freie Einwanderer, teils von der Regierung herangezogen, die von Jahr zu Jahr einer größeren Zahl von Beamten für ihre Ziele bedurfte. Heute macht in einzelnen Städten das japanische Element einen nicht unbedeutenden Bruchteil der Bevölkerung aus. Ausländer, d. h. europäische und amerikanische Kaufleute, sind verhältnismäßig wenige auf der Insel angesiedelt.

Die japanischen Truppen.

Die Besatzung Formosas besteht im Frieden aus drei gemischten Brigaden mit zusammen 11 Bataillonen, 3 Eskadrons und 3 Batterien sowie aus Festungsartillerie für die Küstenbefestigungen mit einer Stärke von über 8000 Mann. Hierzu

muß man noch rechnen die im Laufe der Zeit stetig verstärkte Polizeitruppe und Gendarmerie, deren Zahl mindestens 3000 Mann betragen dürfte und die namentlich die Posten im Inneren der Insel im Gebiete der Fatta und an der Grenze des von den Eingeborenen bewohnten Waldgebietes besetzen. Es ist anzunehmen, daß im Laufe des Krieges die Linientruppen auf Formosa durch Reserverformationen ersetzt sind.

Die Wohnplätze.

Der Sitz des japanischen Gouverneurs und der Behörden der Zentralverwaltung der Insel ist Taipeh. In keiner Stadt der Insel tritt das japanische Element so in den Vordergrund wie hier. In den Hauptstraßen haben die Japaner eine große Anzahl, allen Bedingungen der Hygiene und des Komforts entsprechender Gebäude, fast ausschließlich Dienstgebäude, errichtet; die Straßen sind verbessert, und für Abfluß des Wassers und Reinigung ist gesorgt.

Die nächstgrößte Stadt ist Tainan mit dem Hafen Anping. Sie zählt heute 47 000 Einwohner und ist mit ihrem Hafentort durch eine hochgelegene, vortreffliche, seit wenigen Jahren vollendete Fahrstraße verbunden, zu deren beiden Seiten sich durch Dämme geschiedene Fischteiche hinziehen, in denen besonders Austernzucht betrieben wird.

Die Hafenstadt Anping mit ihren 4400 Einwohnern liegt an einer flachen, vegetationslosen Küste. Nur ein mächtiger, den Schiffen zum Wahrzeichen dienender Turm ragt auf den Trümmern des alten holländischen Forts Zelandia empor. Da Dampfschiffe nur bis auf eine englische Meilen an den Strand herankommen können, muß alles auf den hier gebräuchlichen Flößen, Catamarans, an Land geschafft werden.

Die Häfen.

Die Insel Formosa selbst ist arm an natürlichen guten Häfen. Einer größeren Flotte gewähren jedoch einen vortrefflichen, durch die Lage der ihn umgebenden Inseln unschwer zu verteidigenden Ankerplatz:

Die Pescadores, „Fischerinseln“, von den Eingeborenen Honhu genannt, welche 26 englische Meilen westlich der Hauptinsel liegen. Von dieser durch den Pescadoreskanal getrennt, bestehen sie aus einigen zwanzig kleinen Inseln und etwa ebensoviel Klippen, von denen keine mehr als 90 m über den Meeresspiegel herausragt. Der strategischen Bedeutung der Pescadores ist bereits früher gedacht worden. Im engeren Sinne bilden den, soweit uns bekannt, von den Japanern durch Befestigungen geschützten Hafen die Inseln Bokoto, Gioto und Hakusato.

Die Hauptinsel Bokoto ist 13 km lang und 6 km breit. Von den 52 256 Einwohnern der Pescadores sollen nur 670 Japaner, die übrigen Chinesen sein, von denen etwa die Hälfte auf Bokoto wohnt. Der Hauptort dieser Insel, der Hafenplatz Matung, war vor dem jetzigen Kriege mit einer Garnison von 2 Bataillonen und 2 Batterien belegt.

Der Ort macht einen freudlosen Eindruck. Eine eigentliche Vegetation kennen die Pescadores kaum. In dieser Beziehung unterscheiden sie sich wesentlich von dem durch eine üppige subtropische Vegetation ausgezeichneten Formosa.

Die Häfen auf der Insel Formosa.

Kelung ist ein durch die Natur begünstigter Hafen, der für die größten Schiffe ausreichen würde, wenn er nicht versandet wäre. Bei starken Regenfällen führen die von den die Bucht einschließenden Bergen herabfallenden Gebirgsbäche und Flüsse große Erd- und Schlammassen mit sich, so daß zur chinesischen Zeit größere Schiffe auf der ungeschützten See ankeren mußten, um Passagiere und Waren auf einer Dschunke in einer keineswegs gefahrlosen Fahrt $3\frac{1}{2}$ km bis zu dem am Ende der Bai liegenden Ort zu schaffen. Man ist daher seitens der japanischen Regierung energisch vorgegangen, durch Baggararbeiten den Hafen auf eine brauchbare Tiefe von 36 Fuß zu bringen. Ein Landungskai am inneren Hafen soll Raum für mehrere Dampfer gewähren. Der äußere Dampfschiffshafen soll mit einem Kai und zwei Dämmen versehen werden, so daß 7 bis 8 Dzeandampfer vor Anker gehen können. Zum Schutze des äußeren Hafens ist eine Mole geplant, die aber erst in 6 bis 7 Jahren vollendet sein wird und deren Kosten auf nicht weniger als 8 Millionen Yen berechnet sind. Große Werkstätten werden erbaut, eine geräumige Warenhalle ist in Arbeit, und Schienen durchqueren Kais und Hafendämme, so daß Güter direkt vom Eisenbahnwagen aufs Schiff verladen werden können. Diese Anlagen sollten 1904 vollendet sein. Auf der Westseite sind große Docks, Schuppen und Dämme für die Bedürfnisse von Heer und Marine vorgesehen, um Kelung zum geplanten Haupthafen von Formosa zu machen. Seine Befestigungen wurden ausgebaut.

Der bisher beste Hafen von Formosa, Tamsui, ist auch von den Japanern verbessert worden. Vor allem hat man sich an die Fortschaffung einer die Mündung des Tamjuiflusses störenden Sandbank gemacht.

Der Hafen von Takow besitzt zwar eine geschützte Lagune von einigen Meilen Länge und vom Meere durch eine Sandbank getrennt, die der Schifffahrt sehr viel Schwierigkeiten entgegensetzt. Man will durch Baggararbeiten die Möglichkeit schaffen, in dem Hafen 4 bis 5 Dzeandampfern Schutz zu bieten.

Die Landverbindungen, Eisenbahnen, gebesserte Wege, Telegraphen- und Telephonlinien.

Zur Zeit der chinesischen Herrschaft gab es so gut wie keine Wege, im europäischen Sinne, auf der Insel. Als die Japaner sich ihrer bemächtigten und gezwungen waren, sie mit Waffengewalt zu erobern, erkannten sie sogleich, daß ohne Erbauung eines der Verteidigung der Küsten und der Erschließung des Innern gleichmäßig Rechnung tragenden Straßennetzes sowohl die Unterwerfung der bisherigen Herren Formosas wie die Verwertung der günstigen strategischen Bedeutung der Insel nicht möglich war.

Truppen und Eingeborene wurden sogleich zum Wegebau herangezogen.

An Eisenbahnen fand man nur die den Hafen von Kelung mit Taipeh (Taihoku) verbindende Strecke vor, die man ohne große Schwierigkeit für den Verkehr herstellte.

Man entwarf sogleich ein umfassendes Bauprogramm, nach welchem die Haupthäfen untereinander und mit dem Innern verbunden werden und je eine Küsten-

bahn von Nord nach Süd die West- und Ostküste der Insel durchziehen und so den Verkehr in dem zu beiden Seiten des bewaldeten, von den Wilden bewohnten Gebirgslandes liegenden kultivierten Teil der Inseln sichern sollten. Endlich beabsichtigt man die Küstenlinien durch Querbahnen, die zugleich das bisher fast unabhängige Eingeborenengebiet durchschneiden würden, miteinander zu verbinden.

Um aber bis zur Fertigstellung der Vollbahnen, für die das Jahr 1909 als Endtermin angenommen war, die Verpflegung der Truppen sicherzustellen und anderen militärischen Bedürfnissen sowie dem Lokalverkehr in nicht von ersteren durchzogenen Teilen der Insel genügen zu können, wurde ein System von schmalspurigen Straßenbahnen geschaffen, von denen im Jahre 1904 bereits über 200 englische Meilen vollendet waren.

Nach dem Bericht des Zivilgouverneurs von Formosa, Dr. Shimpei Goto, bietet das Eisenbahnnetz heute folgendes Bild:

Nach dem Programm vom Jahre 1899 sollten die Eisenbahnen innerhalb 10 Jahren vollendet sein. Man hat den Bau aber so gefördert, daß schon in diesem Jahre die Vollendung der Bahnen erhofft wird. Weit über 160 englische Meilen sind im Betriebe. Hierzu gehören die Strecken Kelung—Taipeh, Taipeh—Tamsui, Taipeh—Bioritsu, Kagi—Tainan, Tainan—Takow.

An der Strecke Bioritsu über Taichou nach Kagi wird so angestrengt gearbeitet, daß man in diesem Jahre erwarten darf, von Kelung bis Takow Truppen und Güter zu transportieren. Die bis zur Südspitze der Insel — Garambi — noch verbleibende Strecke (66 englische Meilen) wird demnächst in Angriff genommen werden. Freilich fehlt an einer alle Teile der Insel verbindenden Küstenbahn noch die Linie von Garambi bis Kelung, d. h. längs der Ostseite der Insel. Man scheint hier auch nur die Orte Pinan (Pilam) und Karento (Kalento) durch einen Schienenweg verbinden zu wollen, um von Punkten dieser Bahn aus eine Bahn quer durch das Gebiet der Wilden nach einer Station der an der Westküste erbauten Bahnen zu führen. — Uns scheint dieser Bahnbau allerdings noch viele Hindernisse überwinden zu müssen.

Hand in Hand mit der Wegebauverwaltung ging das Post- und Telegraphendepartement mit der Anlage der für den Nachrichtendienst der Truppen und Behörden wie für den Verkehr erforderlichen Telegraphen- und Telephonleitungen.

Zunächst verband man die Insel durch unterseeische Kabel mit Japan und den Pescadorez.

Dann richtete man in allen Städten und in den Hauptdörfern Postämter ein — im ganzen über hundert — die durch 200 englische Meilen Telegraphen- und durch 600 Meilen Telephonleitungen verbunden sind.

Neben dem Ausbau des Bahnnetzes und der Telegraphen- und Telephonleitungen ging die Anlage von schienenlosen Landwegen her.

Organisation der japanischen Verwaltung auf der Insel und ihr Einfluß auf die Bevölkerung.

Auf diesem Gebiete hatte Japan schwierige und große Aufgaben zu lösen. Man fand auf der Insel die größte Verwirrung vor. Die chinesischen Behörden hatten

das Land in unerhörter Weise vernachlässigt. Sie überließen Formosa den Japanern in voller Anarchie. Der bessere Teil der chinesischen Bevölkerung hatte es vorgezogen, vom Artikel 5 des Friedensvertrages Gebrauch zu machen und nach China auszuwandern; ihren Besitz verkauften oder verpachteten sie. Ein großer Teil der reichen Chinesen verließ Formosa aber auch deshalb, weil sie in der ersten Zeit der japanischen Okkupation von gewissenlosen japanischen Beamten bedrängt wurden. Die japanische Regierung hat sicherlich schon in ihrem eigenen Interesse alles zu tun gesucht, um auf Formosa eine die Besserung der Zustände gewährleistende Verwaltung einzuführen. Es darf aber hierbei nicht übersehen werden, daß Japans Kultur zu jung ist, um eine so große Zahl von geeigneten Beamten, wie es in diesem Falle erforderlich, für ein Kolonialland verfügbar zu haben, in dem ihrer so schwierige Aufgaben warteten. Man behauptet wenigstens, daß anfangs viele moralisch nicht makellose Leute in Formosa Beamtenstellungen gesucht und auch gefunden hätten, in denen sie sich Übergriffe und Erpressungen gegen die Bevölkerung erlaubten. Hierzu kam der andauernde Wechsel der Gouverneure und der höheren Verwaltungsbeamten. Es ist das Verdienst des im Jahre 1900 von seinem Amt als Generalgouverneur zurückgetretenen Barons Nogi gewesen, das Beamtentum auf Formosa von unwürdigen und unbrauchbaren Elementen gereinigt zu haben. Auch hat man später die Verwaltung von Formosa nicht mehr einer Kolonialabteilung im Mutterlande unterstellt, sondern der Generalgouverneur steht direkt unter der Zentralverwaltung Japans; er ist Oberkommandierender der auf Formosa befindlichen Truppen- und Flottenteile und leitet die Zivilverwaltung. Neben den für Formosa geltenden allgemeinen Gesetzen erläßt er Verordnungen mit Gesetzeskraft, nachdem das ihm zur Seite stehende Kabinett dieselben genehmigt hat. Die Insel wird in zwanzig Verwaltungsbezirke geteilt, deren jedem ein Chocho als Bezirksgouverneur vorsteht; diesem beigegeben sind eine Reihe von Beamten, Sekretären, Dolmetschern, Polizeibeamten usw.

Die japanische Regierung hat einschließlich 8 326 000 Pfd. Sterl. für militärische Zwecke, seit Übernahme der Insel im Jahre 1895 im ganzen 18 112 000 Pfd. Sterl. für die Hebung der Insel verwandt. Seitdem der Widerstand der Chinesen gebrochen ist, sind die Ausgaben für militärische Zwecke bedeutend geringer geworden, für 1901 betragen sie nur 782 000 Pfd. Sterl. Auf Formosa selbst hatte die Regierung in dem Zeitraum von 1896 bis 1901 an Steuern usw. 5 930 000 Pfd. Sterl. eingenommen, so daß ungefähr 3 850 000 Pfd. Sterl. von Japan zugeflossen wurden. Da nun von dieser Summe ein sehr bedeutender Teil für Kulturzwecke ausgegeben wurde, die der Regierung jährlich steigende Erträge abwerfen, so z. B. für Eisenbahnen, Hafens- und andere Bauten 3 072 000 Pfd. Sterl., die Einnahmen von Formosa sich aber von 1896 bis 1901 um das Sechsfache vermehrt haben sollen, so scheint die Zeit nicht ferne, wo die neue Erwerbung sich nicht allein selbst erhalten, sondern auch dem Mutterlande Einnahmen bringen wird.*) Eine große Sorgfalt verwandte die Regierung darauf, die eingeborene Bevölkerung mit der Zugehörigkeit zum japanischen

*) Die Urteile über die Lasten oder Vorteile, die Formosa für Japan hat, sind allerdings sehr verschieden. Von Gegnern der Regierung werden stets die Opfer hervorgehoben, die die Insel bisher von Japan forderte.

Reiche zu versöhnen. Man hat eine große Anzahl von Schulen errichtet, von denen einzelne die besondere Aufgabe haben, die Eingeborenen Japanisch und die Japaner die Landessprache zu lehren.

Wenn auch noch längere Zeit vergehen wird, ehe der größere Teil der chinesischen Bevölkerung sich mit den neuen Verhältnissen befreunden und es noch mancher Kämpfe bedürfen wird, ehe die eingeborene Bevölkerung der Insel für die Kultur gewonnen werden kann, so unterliegt es doch keinem Zweifel, daß in Zukunft Formosa ein namentlich für die politischen Pläne Japans wertvoller Besitz sein wird.



Der Haushaltsvoranschlag der französischen Marine für das Jahr 1905 in der Kammer der Deputierten.

Am 23. Februar hat die französische Kammer der Abgeordneten die von den Abgeordneten Guieyffe, le Moigne und Genossen eingebrachte, vom Marineminister Thomson warm befürwortete EntschlieÙung angenommen:

„Die Kammer fordert die Regierung auf, in kürzester Frist ein Neubauprogramm für die Flotte vorzulegen, sie lehnt jeden Zusatz ab und geht zur Tagesordnung über.“

• In der namentlichen Abstimmung stimmten 428 Abgeordnete dafür, 111 dagegen, die Mehrheit war also sehr groß.

Mit der Annahme der EntschlieÙung durch den Minister konnten die Antragsteller von vornherein rechnen, hatte Herr Thomson doch, wie der Abgeordnete le Moigne im Laufe der Verhandlungen mitteilte, die von den Abgeordneten le Moigne und Messimy in der vorjährigen Budgetverhandlung aufgestellte Forderung eines Flottenprogramms in der Presse auf das kräftigste unterstützt und unter anderem im „Siècle“ vom 3. Februar 1904 geschrieben: „Ohne Zweifel ist es eine schwere Belastung des Budgets, man muß sich dazu verstehen, sie anzunehmen, wenn man sich gefährliche Überraschungen ersparen will. Das Wichtigste ist, diesem Opfer, das das Land in patriotischer Gefinnung auf sich nimmt, seinen vollen Nutzen zu sichern. Dafür gibt es nur ein Mittel: Nach dem Vorbilde von 1900 müssen sich die Marine, die Regierung und die gesetzgebenden Körperschaften über das Programm des Erfages ins Einvernehmen setzen.“

Die Annahme der EntschlieÙung mit solcher Mehrheit von der Kammer dürfte wohl nicht zum mindesten eine Folge der Verwaltung Pelletans sein, die die Schäden der Programmlosigkeit zu überzeugend dargetan hatte. Daß das Programm eine Ergänzung oder Fortsetzung des de Lanessanschen Flottengesetzes sein und somit im Sinne der alten Schule sich bewegen wird, ist auf Rechnung der Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges zu setzen, die die junge Schule in ihr Gegenteil umzudeuten vergeblich sich bemüht hat.

Pelletan hat an der Abstimmung nicht teilgenommen, er konnte nach seinen Äußerungen in der leßjährigen Budgetdebatte, die ein Programm als erwünscht erklärte, nicht gut dagegen stimmen, ebensowenig wie er ein Wort dagegen geäußert, sondern dies seinem Parteifreunde Jaurès überlassen hat, und dafür stimmen konnte er nach der Grundlage des Programmes, wie der Marineminister sie angedeutet hat, auch nicht.

Die Annahme der EntschlieÙung bildete den Abschluß der allgemeinen Verhandlung über das Marinebudget, mit der zwei Interpellationen verbunden waren. Diejenige von Deloncle über die Maßregeln, die die Regierung für die Seeverteidigung Indochinas zu ergreifen gedenkt, wennschon von aktuellem, so doch mehr von speziellem Interesse, möge vorbehalten bleiben. Deloncle hat als Abgesandter des Marine-Untersuchungsausschusses die Seeverteidigung Indochinas im vorigen Jahre an Ort und Stelle untersucht und in seiner Kammerrede einen Auszug aus seinem Berichte gegeben, der eine Reihe wissenschaftlicher Tatsachen enthält.

Chaumet erhielt als Erster das Wort zur Begründung seiner Interpellation über die Lage der französischen Flotte und über die Maßregeln, die der Minister zu ihrer Stärkung zu ergreifen gedenkt. Er hält es für natürlich und notwendig, dem Minister Gelegenheit zu geben, sich über sein Programm zu äußern, und der Kammer, durch eine formelle Tagesordnung Stellung dazu zu nehmen. Nach dem erschöpfenden Berichte des Herrn Bos ist es überflüssig, die Lage der Flotte eingehend noch einmal zu schildern, die nach Faïchoda gebrachten Opfer sind zwar nicht vergeblich gewesen, aber andere Mächte haben inzwischen auch Fortschritte gemacht, soll Frankreich sich mit der Ausführung des Gesetzes vom Jahre 1900 begnügen? Das würde im Ernst niemand meinen, denn das bedeutet den Niedergang. Frankreich hat weitverbreitete Kolonien, die es erhalten und schützen will. Die neuerlichen Kriege haben ihren letzten Grund in wirtschaftlichen Fragen. Japan hat einen dringenden Grund, den Besitz Indochinas anzustreben: es erzeugt im eigenen Lande nicht genügend Reis für seine wachsende Bevölkerung, und Indochina ist die reichste Reiskammer des Ostens.

„Werden wir mit festen und beweglichen Verteidigungen Indochina gegen Japan behaupten können? oder indem wir dorthin große Heeresmassen legen? Ich glaube es nicht. Nach den Lehren des russisch-japanischen Krieges kann meines Erachtens niemand diese Behauptung aufrecht halten. In Wahrheit können wir gegen Japan und allgemein gegen eine Seemacht nur auf der See kämpfen. Zur Verteidigung unserer Kolonien müssen wir die Seeherrschaft behaupten, und wir werden nur mit Linien Schiffen Herren der See werden.“

Die jetzigen Geschwader müssen durch neue modernste Schiffe ersetzt werden. Das muß nach festem Plan geschehen, und der wird am besten von den Technikern und vor allem von den Admiralen aufgestellt, die im Kriege die furchtbare Verantwortung haben, die Waffen zu führen, die der Minister geschmiedet hat. Er wird, wenn er sich dort Ratsholt, auch dem unfruchtbaren Streit der Schulen entgehen

„Man hat neuerdings vom Bankerott des Linien Schiffes gesprochen. Nur die Blindheit partieller Voreingenommenheit ist dazu fähig, in den Ereignissen im fernen Osten den Beweis für den Bankerott des Linien Schiffes zu finden. Im Gegenteil scheint es mir eine erwiesene Tatsache zu sein, daß man die Seeherrschaft nur mit sehr starken, gut geschützten Schiffen, d. h. mit Linien Schiffen, erlangen kann. Wenn man durchaus jemand bankerott erklären will, so sind es die Torpedoboote. . . Die Verletzungen, die sie den Schiffen beigebracht haben, sind bedeutend geringer gewesen, als man von vornherein annehmen konnte.“

Es ist ein eigentümliches Zusammentreffen, daß fast zur selben Stunde wie der Abgeordnete Chaumet in der französischen Kammer der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes vor der Budgetkommission des deutschen Reichstages in gleichem Sinne sich äußerte. Dieser Beleg gerade aus französischem Munde ergänzt auf das wirksamste die englischen und amerikanischen Zeugnisse.

„Die geringen Leistungen der Torpedoboote im russisch-japanischen Kriege sprechen aber nicht gegen den Torpedo selbst und gegen das Unterseeboot, das dem Torpedoboot überlegen ist und daher in großen Mengen gebaut werden muß.

Beim Panzerkreuzer dürfen Schutz und Angriffskraft nicht der Schnelligkeit ganz

geopfert werden, denn das Geheimnis des Waffengebrauchs besteht darin: „Siebe auszu- teilen, nicht zu empfangen“, und im entscheidenden Augenblick der Schlacht ist nicht das schnellste, sondern das stärkste Schiff im Vorteil. Daher muß man Schiffe von großer Angriffs- und Verteidigungskraft bauen, die nach Möglichkeit gleichartig sind.“

Le Moigne erklärte namens der Abgeordneten der Kriegshäfen, daß sie nach den Ausführungen Chaumets eine Tagesordnung vorlegen wollten, durch die die Regierung zur schleunigen Vorlage eines Marineprogramms aufgefordert wird, das die Zahl, die Konstruktionsdaten der für unerläßlich zur Landesverteidigung erachteten Schiffe und die Deckung der erforderlichen Kosten enthält.

Das System, die Schiffe einzeln, entsprechend den verfügbaren Mitteln, in Bau zu geben, damit jedes einzelne der höchsten Stufe des jeweiligen Standes der Technik entspreche, hat seine Vor- und Nachteile. Letztere überwiegen; die Schiffe werden teurer, die Bauzeit länger, den Geschwadern fehlt die Gleichartigkeit. Daher ist die Aufstellung eines Programmes unabweisbar, sowohl im Interesse der Landesverteidigung als der besseren Ausnutzung der nationalen Arbeit. Das Programm vom Jahre 1900 war ausgezeichnet, leider ist es nicht sinngemäß durchgeführt und dadurch um 29 Millionen Mark teurer geworden.

„Eine Flotte ist gewissermaßen ein organisches Lebewesen, sie hat ihre Kindheit, ihr Mannesalter und ihr Greisenalter; man muß sie stets erneuern, wenn man sie stets auf gleicher Höhe haben will.“

Der Berichtstatter des Marinebudgets, Vos, erklärte es geradezu für kindisch, wenn er unter den obwaltenden Umständen verhehlen wollte, daß die Marine sowohl hinsichtlich des Materials als des Personals eine furchtbar schwere Krisis durchmache. Seit 1893 sind für die französische Flotte rund 2,6 Milliarden Franken ausgegeben, für die deutsche Flotte 2 Milliarden Franken, und doch ist diese zu vorzüglicheren Ergebnissen gekommen als jene. Nach der vom Marineministerium selbst aufgestellten Liste gehören unter Ausmerzung aller nicht vollwertigen Schiffe zur ersten Kampflinie zwölf Linienschiffe anstatt vierundzwanzig, vier Küstenpanzer anstelle von dreizehn und neunzehn Panzerkreuzer. Die Durchführung des Flottengesetzes im Jahre 1908 wird eine beachtenswerte Verstärkung bringen, trotzdem ist es dringend nötig, daß die Marine sich umgehend mit einem neuen Programme beschäftigt, nicht nur zur Verstärkung der Seestreitkräfte, sondern auch um die Werftarbeiter zu beschäftigen, die nicht genügende Arbeit haben. Herr Vos geht dann noch näher auf den Vergleich der französischen mit der deutschen Flotte ein, hebt die vom Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes angekündigte Nachforderung hervor und schließt mit den Worten: „Ich kenne für meine Person nur einen Grundsatz in Angelegenheiten der Landesverteidigung: man muß wissen, daß man den Frieden vorschreibt, wenn man stark ist, und daß man anderseits allen Gefahren und Angriffen ausgesetzt ist, wenn man schwach ist.“

„Frankreich darf nicht in der Lage bleiben, daß es sich eine Flotte vortäuscht, während es kaum an zweiter Stelle unter den Seemächten steht. Ich verpflichte Sie, daran zu denken, daß es sich um ein Landesinteresse, die Landesverteidigung, handelt. Ich kenne die Überlieferung der französischen Kammer zu gut, um auch nur einen Augenblick zu bezweifeln, daß Sie dem Ministerium die Mittel bewilligen werden, die es von Ihnen verlangen wird.“

Einem Einwurfe des Abgeordneten Jaurès gegenüber, der das Vorgehen der Budgetkommission, anstatt sich auf Prüfung der Regierungsforderungen zu beschränken, neue Forderungen aufzustellen, befremdlich findet, betont der Vorsitzende der Budgetkommission, daß nach der bevorstehenden Ausführung des Programms vom Jahre 1900 Neubauten begonnen werden müssen, woran niemand zweifle. „Wir verlangen, indem wir das neue Programm fordern, daß die Neubauten nach einem gemeinsamen Plane ausgeführt werden. Die Kommission ist der Ansicht, daß die Landesverteidigung, die Gleichartigkeit der Flotte und die finanzielle Seite gleichen Anteil an der Forderung haben, daß dieser Plan nach den Vorschlägen der Regierung in den gesetzgebenden Körperschaften beraten wird und daß seine Kosten auf die Jahreshaushalte in dem Maße verteilt werden, als die 1900 bewilligten Gelder frei werden.“

Messimy, der, wie bekannt, im vorigen Jahre als Berichterstatter ein Programm für Neubauten verlangt hatte, betont zunächst, daß nach seiner Überzeugung die für Heer und Flotte gemachten Aufwendungen an der Grenze des vernünftigerweise für die Zwecke der Landesverteidigung im Gesamtbudget Verfügbaren angelangt seien. Er wirft dann die Frage auf: Bedarf es eines Flottenprogramms? oder soll dem Minister wie vor dem Jahre 1900 volle Freiheit in technischer Hinsicht gegeben werden? Es würde unsinnig sein, Deutschland mit seiner überlegenen Bevölkerungszahl in der Stärke des Landheeres, England mit seinem überlegenen Reichtum in der Stärke der Flotte gleichkommen zu wollen. Messimy ist aber trotzdem Anhänger eines Programms, das nicht so bestimmt gefaßt wie das vom Jahre 1900, für die Dauer einer Legislaturperiode (vier Jahre) etwa die Bauleitung von neun Schiffen vorsieht, die zu je dreien vollständig gleichartig sein müßten. Ihr Typ müßte nur allgemein festgesetzt werden, ohne auf Einzelheiten wie Bestückung u. dgl. einzugehen; dies Vorgehen würde im Einklang mit den militärischen und budgetären Anforderungen stehen. Das Verlangen des Herrn de Lanessan, gleichzeitig sechs Schiffe in Bau zu geben, würde das Budget überlasten und zu denselben Erscheinungen führen, denen man jetzt gegenübersteht: der Ungleichartigkeit der Schiffe des letzten Programms.

Admiral Bienaimé schließt sich fast allem an, was die vorhergehenden Redner ausgeführt haben, ganz ausdrücklich dem Schlusse, den sie gezogen haben, daß Frankreich ein Flottenprogramm haben muß. Dies darf sich aber nicht bloß auf das schwimmende Material beschränken. Für dieses hat das Gesetz vom Jahre 1900 bereits gesorgt, das Bervollkommnung und vor allen Dingen Verjüngung des Flottenmaterials vorsah. Es ist leider nicht in diesem Sinne durchgeführt worden und muß dahin ergänzt werden, daß die jährlich an den Steuerzahler herantretenden Forderungen sich übersehen lassen. Dann kann nicht der beklagenswerte Zustand eintreten, daß man, um die Bauten fortzusetzen, an unrichtiger Stelle spart, daß man die Ausgaben für die Ausnutzung der Flotte vermindert, die vorzüglichen Besatzungen nicht in Übung erhalten kann, so daß diese an Wert verlieren, wie dies jetzt leider der Fall ist. Durch die Programmlosigkeit ist viel Geld unnützlich vergeudet worden, es bedarf einer vollständigen Revolution der Marineverwaltung, dann wird man, ohne einen Sous mehr auszugeben als bisher, eine leistungsfähige, gleichartige Flotte erhalten.

Martin zog eine Äußerung Thiers' an: „Die wesentlichen Vorbedingungen für die Schaffung einer Flotte sind Wille, Zeit und Folgerichtigkeit.“ Um diese

Forderungen zu erfüllen, bedarf es eines Programms, das mit Beharrlichkeit und Tatkraft durchgeführt werden muß. Zieht man die schwierige Lage der Bauten in einigen Kriegshäfen in Betracht, so muß man die Ausarbeitung und Durchführung eines Flottenprogramms als eine patriotische Pflicht bezeichnen. Man gibt der Arbeiterbevölkerung dadurch zu leben und hält den Vorrang Frankreichs auf dem Meere aufrecht. Frankreich ist ein friedliches Land; das wahre Mittel, friedfertig zu sein, ist stark sein, so daß man andere zwingen kann, friedfertig zu sein. Ist man schwach, so ist man nie sicher, daß die Nachbarn sich Mäßigung auferlegen.

Braud will auf das von Bos aufgestellte Programm nicht eingehen, da das Sache der Techniker ist, er stimmt ihm aber durchaus darin bei, daß ein Programm notwendig ist. Jedermann wird zugeben, daß Frankreich es sich selbst und seinem moralischen Einfluß schuldig ist, nicht von dem Range einer großen Seemacht herabzugleiten, und daß es dafür sich Opfer auferlegen muß zur Durchführung eines neuen Flottenprogramms, da das vom Jahre 1900 erschöpft ist.

Millevoje will für die Entschliebung stimmen, da die Regierung sich mit dem Einbringen eines Flottenprogramms als weit vorausschauend zeigt und die Verantwortung für die Notwendigkeit übernimmt.

Caillaux wird zwar auch dafür stimmen, hält aber dafür, daß das Programm ein bißchen zu früh komme.

De Lanessan gibt eine kurze Geschichte der Entstehung des Flottengesetzes vom Jahre 1900, er wird für die Entschliebung stimmen, um den Marineminister und die Regierung zu veranlassen, zum Ersatz der veraltenden Schiffe zu schreiten.

Jaurès ist der einzige, der der Annahme der Entschliebung widerspricht; sie werde andere Seemächte nur zu weiteren Flottenvermehrungen veranlassen und die schon lange verlangte soziale Fürsorgegesetzgebung noch weiter hinausschieben.

Demgegenüber wies Bos nochmals auf die angekündigte deutsche Flottenvermehrung hin; das Corps législatif habe 1870 von Politik der Menschlichkeit gesprochen und darüber die Mittel zum Schutze der Grenzen verweigert.

Gerville-Réache als Vorsitzender der Marinekommission versicherte den Minister der Mitarbeit dieser an der Stärkung der Marine.

Der Marineminister Thomson fand also alle Wege gut geebnet und fast einhellige Zustimmung zu seinen Ausführungen.

Die Budgetkommission hat vollständig recht, wenn sie nachweist, daß Frankreich sich sehr anstrengen muß, um seine Seemachtstellung zu erhalten, um nicht nur die veralteten Schiffe zu ersetzen, sondern die Seestreitkräfte zu vermehren.

Ein Vergleich mit der deutschen Flotte zeigt, daß diese im Jahre 1908 drei Viertel der französischen, im Jahre 1917 fünf Viertel erreicht haben wird. Wir müssen unter Berücksichtigung des Ersatzes veralteter Schiffe in 12 Jahren 24 große Schiffe, Linienschiffe oder Panzerkreuzer von 13 000 bis 16 000 Tonnen bauen.

Die Frage, ob Linienschiffe oder Panzerkreuzer und in welchem Verhältnis jeder Typ zu bauen ist, will der Minister den zuständigen Marinerräten unterbreiten.

Nach seiner Ansicht darf das den gesetzgebenden Körperschaften vorzulegende

Programm nicht eine feste und unabänderliche Liste von Bauten sein, die sie auf so lange Zeit binden würde.

Wenn man gleichzeitig eine große Zahl von Schiffen in Bau gibt, so tritt eine Überproduktion ein, die zu Rückschlägen führt, und das gerade, wo man die Zahl der Werftarbeiter vermindern will; des ferneren würde man nicht die möglichen Fortschritte in den Typen berücksichtigen können. Andererseits, wenn man die Typen im Programm genau festgelegt hat und nun ein Schiff nach dem andern bewilligt, werden die letzten Schiffe schon von den Fortschritten überholt sein, ehe sie in Bau gegeben werden.

Der Minister beabsichtigt, den Marinerräten zunächst die Prüfung des allgemeinen Planes, des Weges, auf dem man vorgehen muß, aufzutragen, dann die Festsetzung der am Schluß der Bauperiode erforderlichen Schiffszahl und schließlich die wichtige Wahl, ob Linienfahrer oder Panzerkreuzer.

Ist dies einmal festgestellt, so muß die Bewilligung der nötigen Mittel von den gesetzgebenden Körperschaften verlangt werden, um einen Abschnitt des Programms in Bau zu geben, den man mit Sicherheit in zwei, drei Jahren erbauen kann, derart, daß mit einem Schlage entweder eine vollständige Division von drei Schiffen oder, je nach der Größe, vier oder fünf, aber keinesfalls mehr, als man gleichzeitig in einer beschränkten Zahl von Jahren fertigstellen kann, in Bau gegeben wird. Man wird auf diese Weise Divisionen bekommen, die aus vollständig gleichartigen Schiffen bestehen, und den Rückfall zur flotte d'échantillons vermeiden.

„So werde ich vorzugehen versuchen, und ich rechne damit, nach Prüfung der vorausgeschickten Punkte im Haushalt für das Jahr 1906 den Bau einer gewissen Zahl von Schiffen zu fordern, die eine vollständige Division bilden, die man sofort in Angriff nehmen würde.“

Das Programm vom Jahre 1900 ist nahezu durchgeführt, die großen Schiffe werden zwar erst 1908 fertig sein, aber die Kredite sind nahezu aufgebraucht, so daß das Flottengesetz als durchgeführt anzusehen ist, namentlich da die Vergrößerung des „Ernest Renan“, die Änderung der Artillerie auf mehreren Schiffen und die allmähliche Preissteigerung fast 29 Millionen Mark Mehrkosten verursacht haben. Dabei sind nicht alle vorgesehenen Torpedofahrzeuge gebaut worden, so daß für 1906 eine größere Anzahl von Torpedobootsjägern, besonders für die Verteidigung der heimischen Küsten, in Bau gegeben werden muß.

„Wenn wir ein neues Programm ins Leben rufen wollen, wenn wir unsere Seestreitkräfte verstärken oder wenigstens nicht schwächer werden lassen wollen, wenn wir nicht wollen, daß in unserer Flotte Schiffe mitzählen, die keinen militärischen Wert haben, so müssen wir uns schon heute mit diesem neuen Programm beschäftigen; in diesem Jahre während des diesjährigen Budgets müssen wir die Bestellungen machen und neue Schiffe auf Stapel legen, damit sie in die Flotte in dem Augenblick eintreten können, wo die Schiffe, die sie ersetzen sollen, als völlig veraltet ausscheiden müssen.“

Der Minister ging nun zu den Mitteln und Wegen der Durchführung über. „Zuerst müssen wir uns damit beschäftigen, in kürzester Frist unsere Küsten in Verteidigungszustand zu setzen.“ Dazu gehören bedeutende Mittel für Torpedo- und Unterseeboote.

Es genügt überhaupt nicht, zu sagen, das und das ist nötig, sondern es müssen die entstehenden Kosten nachgewiesen werden.

„Im vollen Bewußtsein meiner Verantwortlichkeit, aber auch im Hinblick auf die budgetären Erfordernisse, die wir nicht aus den Augen verlieren dürfen, glaube ich, Ihnen nach sehr aufmerkamer Prüfung der Frage sagen zu können, daß wir dies Programm ausführen können, ohne auf ein außerordentliches Marinebudget, das niemand von Ihnen annehmen würde, zurückzugreifen, ja selbst ohne Vermehrung der Anforderungen, die heute die Marine an die Staatseinnahmen stellt.“

Es handelt sich bei Annahme des Programms darum, auf eine Reihe von Jahren, z. B. bis 1917, die gleiche Summe für Neubauten jährlich zu bewilligen wie für 1905. Diese beträgt 121 Millionen Franken; würde man auf weitere Bauten verzichten, so würde sie 1906 auf 114 Millionen, 1907 auf 58 Millionen, 1908 auf 29 Millionen, 1909 auf 3 Millionen sinken. Wird auch in den nächsten Jahren die gleiche Summe für Neubauten bewilligt wie 1905, so sind für neu auf Stapel zu legenden Schiffe verfügbar 1906 7 Millionen Franken, 1907 63 Millionen, 1908 98 Millionen, 1909 118 Millionen und für die folgenden Jahre 121 Millionen. Da nun im ersten Baujahre sehr wenig Geld für die Schiffe verbraucht wird, so können und müssen 1906 bereits eine bedeutende Zahl in Bau gegeben werden. Mit dem heutigen Betrage für Neubauten können, unter der Voraussetzung jährlicher Bewilligung in gleicher Höhe, bis 1917 die erforderlichen 24 großen Schiffe, Torpedo- und Unterwasserboote gebaut werden.

Zur Zeit sind ohne militärischen Wert 1 Linienerschiff, 3 Küstenpanzer, in 12 Jahren werden es 6 Panzerkreuzer, 9 Linienerschiffe, 9 Küstenpanzer sein, also 24 große Schiffe, ungerechnet 8 geschützte Kreuzer.

„Wir sind also gezwungen, diese Anstrengungen weiterhin zu machen, lediglich damit in 12 Jahren unsere Flotte denselben Schiffsbestand hat wie heute. Ich bitte daher dringend, daß die Kammer die ihr vorgelegte Entschliebung annimmt. Wir sind bereit, von der Kammer die für die Sozialpolitik erforderlichen Mittel zu erbitten, ich glaube aber, es würde für die Sozialpolitik selbst schlimm sein, wenn man um diesen Betrag die Ausgaben für die Landesverteidigung beschneidet. Die beste Art, soziale Reformen zu sichern, ist, zuerst daran zu denken, das Vaterland zu sichern!“

Die Verhandlung hielt sich durchaus auf der Höhe, die der Wichtigkeit des behandelten Gegenstandes entsprach. Mit einer Ausnahme vermieden alle Redner direkte Angriffe auf die Verwaltung Pelletans, obwohl natürlich in den geäußerten Wünschen zum Teil eine stillschweigende Beurteilung dieser lag. Es schien eine Übereinkunft zu herrschen, dem neuen Minister die Verteidigung der Maßnahmen und Unterlassungen seines Amtsvorgängers zu ersparen. Die schärfste Beurteilung der Ara Pelletan lag ja darin, daß ein Programm gewünscht wurde, dessen Grundlage das Flottengesetz vom Jahre 1900 bildet.

Die erwähnte Ausnahme machte Vizeadmiral Bienaimé, der Pelletan mit dem schwersten Geschütz angriff und alle die Anklagen gegen ihn vorbrachte, die im Laufe der Jahre erhoben worden sind. Er sprach von ihm als von einem Sturme, wie ihn die Marine nie gefannt hat, der zwei und ein halbes Jahr wütete und alle

seit einigen Jahren erreichten Erfolge zu vernichten drohte. Seine Verwaltung sei in der Kammer als Nationalgefahr bezeichnet worden.

„Ich habe,“ so schloß der Admiral, „meinen Säbel zerbrochen, weil ich keinen Weg mehr sah, meine Pflicht zu tun. . . . Ich wollte nicht der Niederlage vor sitzen, die grobe Sorglosigkeit uns bereitete!“

Pelletan zeigte sich in seiner Erwiderung wieder als vorzüglicher Redner, mit einer vernichtenden Ironie suchte er die Vorwürfe des Admirals zurückzuweisen, indem er erklärte, in diesen und jenen Fragen genau nach dem Vorbild des Admirals gehandelt zu haben.

Bienaimé gelang es aber in einer zweiten Rede, trotz aller Zwischenrufe der Linken, die ihn schon gegen den Brauch des Hauses in seiner Jungfernrede zu stören versucht hatte, die Berechtigung seiner Anklagen nachzuweisen, und er konnte Pelletans Berufung auf das allgemeine Wahlrecht als Schiedsrichter zwischen ihm und dem früheren Minister mit Recht entgegenhalten: „Das allgemeine Wahlrecht hat kürzlich das Urteil gesprochen. Die Frage stand nicht zwischen einem ehrenhaften Wettbewerber, der viel Sympathien hatte, sondern zwischen Herrn Pelletan und mir. Herr Pelletan ist geschlagen worden.“

Dem neuen Marineminister Thomson wurde von allen Seiten Vertrauen entgegengebracht, er zeigte sich seiner parlamentarischen Aufgabe gewachsen. Die Sozialisten hatte er von vornherein entwaffnet, indem er noch vor Beginn der Verhandlungen bei der Budgetkommission die Erhöhung der für Arbeitslöhne ausgeworfenen Summe für dieses Jahr um 348 800 Mark und für 1906 um 697 600 Mark durchgesetzt hatte, also Pelletan, von dem doch der Haushaltsentwurf noch herrührte, an Arbeiterfreundlichkeit wesentlich übertroffen hatte. Er konnte es sich daher auch unwiderprochen erlauben, Maßregeln zur Hebung der geringen Arbeitsleistung auf den Kriegswerften seit Einführung des Achtfundentages in Aussicht zu stellen; um eine höhere Arbeitsleistung zu erlangen dadurch, daß der Arbeiter für seine Arbeit intereffiert werde, empfehle sich vielleicht die Wiedereinführung einer besser organisierten Akffordarbeit.

Der einzige sozialistische Redner zum Flottenprogramm befeißigte sich daher einer sehr gemäßigten Sprache.

Den Wünschen der übrigen Parteien war Thomson in soweit entgegen gekommen, als er die Herbeiführung der Gleichartigkeit der drei letzten Panzerkreuzer, „Ernest Renan“, „C/16“ („Edgar Quinet“) und „C/17“, wenn dies noch möglich sei, zugestand und die Zurücknahme des Bauauftrages für acht Unterwasserboote der „Guépe“-Klasse zusagte.

Dem Danke des Admirals Bienaimé gegenüber, daß der neue Minister vom ersten Tage seiner Amtsführung an betont habe, daß er an die Stelle der Marine ohne Admirale seines Vorgängers eine Marine mit Admiralen setzen wolle, wahrte Thomson allerdings seinen Standpunkt sehr entschieden: „Zweifelsohne sollen die Admirale in der Marine die hervorragende Stelle einnehmen, die ihnen ihre ausgezeichneten Dienste sichern. Diese Stellung legt ihnen gerade die Pflicht einer richtigen Haltung auf, die die meisten von ihnen, wie ich gern anerkenne, zur Zeit beobachten. Aber ich wiederhole, daß ein Chef, der seine Autorität an Stelle der gesetzlichen des

Ministers setzt, eine weit größere Verfehlung begeht als ein Arbeiter, der außerhalb der Werft seinem Vorgesetzten nicht achtungsvoll begegnet, und daß, wenn er sich später über Indisziplin beklagt, er sich an die eigene Nase fassen muß . . . Ich werde auch von allen Führern verlangen, daß sie sich der Kontrolle beugen und sie in ihrer Arbeit unterstützen, die in der Marine viel notwendiger ist als anderwärts."

Das Programm seiner Amtsführung faßte Thomson folgendermaßen zusammen: „Die Frage, der sich meine Amtsvorgänger gewidmet haben, ist vielseitig. Ihre Lösung umfaßt gleichzeitig überlegte Maßnahmen und dringende Reformen. Es handelt sich darum, ohne Vermehrung der Ausgaben des Landes die nötigen Maßregeln zu ergreifen, um es vor einem Niedergang seiner Seestreitmacht zu bewahren. Das zu befolgende Programm, das unglücklicherweise viel leichter aufzustellen als anzuwenden ist, ist schon sehr häufig angedeutet worden. Es handelt sich darum, unsere Seestreitkräfte auf den Stand zu bringen, den die gesetzgebenden Körperschaften erreichen wollen; es handelt sich darum, unseren Flotten Schiffe zuzuführen, die sie verjüngen sollen; es handelt sich darum, daß die in Bau zu gebenden Schiffe in kürzester Frist fertiggestellt werden, ohne irgendwelche, selbst die glücklichste Abänderung, denn die Abänderungen haben nur das Ergebnis, daß sie die Fertigstellung verzögern und uns zu einer sogenannten flotte d'échantillons verhelfen. Es handelt sich ferner darum, auf unseren Werften den größtmöglichen Arbeitsertrag zu erlangen, vom Werftarbeiter die höchste Arbeitsleistung zu erreichen, nachdem wir ihm einen zükömmlichen Lohn verschafft haben, wofür ich meinerseits mit allen Kräften tätig sein werde. Es handelt sich darum, die Offiziere und Besatzungen zu ihrer Ausbildung soviel als möglich seefahren zu lassen.

Meine Herren, diese Aufgabe ist sehr schwer, ich werde sie nicht durchführen können ohne die Hilfe der Marine, die, wie ich sicher bin, mich nicht in Stich lassen wird, denn ich vergesse nicht, daß sie zuerst den gesetzgebenden Körperschaften die Reformen angegeben hat, die ihrem Organismus nottun. Ich brauche ebenfalls die Mitwirkung der Kammer, und ich erlaube mir, darauf zu rechnen, da es sich um einen wesentlichen Teil unserer Landesverteidigung handelt."

Diese Äußerungen brachten dem Minister sogar die Zustimmung der äußersten Linken ein.

Den vielen ihm geäußerten Wünschen nach Besserstellung einzelner Kategorien, den Anregungen aller Art sagte er wohlwollende Prüfung zu, mußte sich jedoch ihnen gegenüber als in der Lage jenes reichen Wohltäters befindlich bezeichnen, der bei Aufrechnung der Unterstützungsgefuche eines Tages fand, daß die Summe seine Jahreseinkünfte bei weitem überschritt.

In der Einzelberatung des Haushaltsvoranschlages nahm einen breiten Raum die Arbeitsleistung der Werften ein. Es wurde festgestellt, daß diese durch Fortfall der Akkordarbeit und Einführung des achtstündigen Arbeitstages heruntergegangen sei, und zwar in den Werkstätten, die mit modernem Arbeitsgerät ausgestattet sind, um 5 Prozent, in den anderen um 20 Prozent. Thomson will daher die Werkstattausstattung zunächst auf die Höhe der Zeit bringen und die Arbeiter für ihre Arbeit interessieren. Wie sich unter den obwaltenden Umständen die Arbeitsleistung der Kriegswerften gegenüber den Privatwerften stellt, zeigt das Beispiel der Panzerkreuzer

„Montcalm“ und „Dupetit-Thouars“, die als Schwesterschiffe auf der Werft La Seyne und der Kriegswerft in Toulon zu gleicher Zeit in Bau genommen wurden. La Seyne benötigte zur Fertigstellung des „Montcalm“ 832 000 Arbeitstage (reduziert auf einen Kopf der Arbeiterzahl), die Werft Toulon für „Dupetit-Thouars“ 1 480 000, also 75 Prozent mehr. Auf die hohen Kosten der auf den Werften gebauten Schiffe wirkt der Umstand ein eigenes Licht, daß im Jahre 1904 von dem auf den Kriegswerften zu verbauenden Material für Neubauten ein Betrag von 12 400 000 Mart nicht verbraucht werden konnte, daß dagegen der diesem Betrage entsprechende für Arbeitslöhne voll verbraucht ist, wodurch bewiesen wird, daß die Zahl der Werftarbeiter das Bedürfnis übersteigt. Trotzdem ist Thomson gegen das von einer Seite beantragte Eingehen der Werften als Neubautstellen, da man sich dadurch ganz in die Hände der Privatwerften liefern werde, die er aber auch fernerhin beschäftigen will. Die Zahl der Werftarbeiter ist durch Nichtauffüllung der durch Abgang entstandenen Lücken von 23 713 am 1. Januar 1901 auf 21 966 am 1. Januar 1903 gesunken, und so soll es weiter gehalten werden.

Die Spezialisierung der Werften für einzelne Schiffsgattungen wurde nach allen Seiten eingehend erörtert, ohne daß der Minister hierzu Stellung nahm.

Bemerkenswert ist ein Vorschlag Vos', bei der Aufstellung von Schiffsplänen auf das frühere Verfahren zurückzugreifen, die Bauingenieure zum Wettbewerb heranzuziehen und die Entwürfe dann in der Konstruktionsabteilung zu prüfen.

Der Abgeordnete Isnard forderte den Minister auf, die Panzerplattenwerkstätte Guérigny so auszugestalten, daß auch die Wasserlinien- und Turmpanzerplatten dort hergestellt werden können, um der Überteurung durch die Privatindustrie zu entgehen; ihm wurde die Antwort, daß für „Ernest Renan“ bereits sein Wunsch erfüllt werde.

Der Zwiespalt, der darin liegt, daß die Konstrukteure der Schiffsartillerie nie ihre Geschütze an Bord in Tätigkeit sehen, daß sie nur für kurze Zeit der Marine von der Kolonialarmee geborgt werden, wurde mehrfach gerügt, ebenso die Uneinigkeit, die zwischen Heer und Marine bezüglich der Küstenverteidigung und der Armierung der Küstenwerke herrscht.

Vos hob hervor, daß die Reserve-Munitionsvorräte für die Schiffsgeschütze durchaus unzureichend sind, daß die Munitionsausrüstung des Mittelmeergechwaders kaum eine 2½ stündige Kampfesdauer gestatten würde.

Die Kohlenvorräte wurden auch als nicht ausreichend bemängelt.

In Saigon ist die Werft imstande gewesen, die Beschädigungen des „Chateaurenaault“ im Trockendock auszubessern. Dies eine Dock ist aber auch nach Ansicht Thomsons nicht ausreichend, er wird daher kräftigst für die Herstellung des geplanten zweiten Docks von 200 oder 250 m Länge eintreten und ist geneigt, inzwischen den von der Kolonie gemachten Vorschlag anzunehmen, daß die Marine sich mit Geldunterstützung am Bau eines Schwimmdocks beteiligen solle, das, in erster Linie für die Rauffahrt bestimmt, auch für die Kreuzer ausreichen würde.

Die von Deloncle geforderte Bereisung Indochinas durch eine Kommission zur Feststellung der für die Seeverteidigung nötigen Arbeiten lehnt der Minister ab, da es viel mehr darauf ankomme, möglichst bald eine Entscheidung zu treffen, wozu er bereit sei. Inzwischen ist bekannt geworden, daß der Kolonialminister in Begleitung

seines Amtsvorgängers und früheren Generalgouverneurs von Indochina, ferner des General Boyron und anderer Fachleute demnächst an Ort und Stelle die Frage der Verteidigung dieser Kolonie prüfen wird.

Anstelle von Fort de France auf Martinique wurde von einer Seite die Schaffung eines Stützpunktes auf Les Saintes gefordert, jedoch abgelehnt.

Der Minister bezeichnete den Bau des Hafendamms beim Fort Hommet in Cherbourg zum Schutz des Hafens gegen Angriffe als besonders dringlich, Arbeiten zur Verbreiterung des Pensefeld, an dem die Werft in Brest liegt, werden eifrig betrieben und auch die Vertiefung des Etang de Verre wird, wenn auch mit geringeren Mitteln, in Angriff genommen.

Über das Schiffsmaterial der französischen Flotte verbreitete sich Herr Vos eingehend, er fand, daß die neueren französischen Panzerkreuzer hinter den englischen zurückstehen, dagegen wurden von anderer Seite die neuen Linienfahrer Frankreichs den anderer Seemächte als durchaus gleichwertig bezeichnet.

Anstatt der Torpedoboote forderte Herr Vos den alleinigen Bau von Torpedobootsjägern wegen ihrer größeren Seetüchtigkeit und Leistungsfähigkeit.

Bemerkenswert sind noch die Ausführungen Thomsons über die Unterseeboote: „Man kann die Unterseeboote in Angriffs- und Verteidigungsboote teilen. Zu meinem Bedauern hat man die ersten Angriffsboote Tauchboote genannt und dadurch eine Begriffsverwirrung und einen Zankapfel geschaffen, dessen Einfluß noch jetzt nicht behoben ist.

Tatsächlich hat man Angriffsboote von größerem Verwendungsbereich und Tonnengehalt, die über See, an die fremde Küste und wieder zurückfahren können, und kleinere Verteidigungsboote bis zu 45 Tonnen herunter, die zwar leistungsfähig sind, sich aber nicht weit von der Küste entfernen können.

Ich werde bezüglich der Unterseeboote den Angaben des Unterseeboots-Komitees folgen, die übrigens meinen und den Ansichten vieler Mitglieder des außerparlamentarischen Untersuchungsausschusses entsprechen, die sich mit dieser Frage beschäftigt haben. Selbstverständlich müssen wir Boote beider Typen haben, es wiegt aber jetzt die Neigung vor, lieber Angriffsboote zu bauen, im Auslande gilt dies schon als feste Regel.

Das Verteidigungsunterseeboot hat den Vorteil der Billigkeit, man kann gleichzeitig eine ganze Menge bauen, es macht mich aber stutzig, daß sich Zweifel darüber erheben, ob dies Boot die Aufgabe, zu der es geschaffen ist, wird erfüllen können.“

Deshalb geht der Minister auf den Vorschlag der Budgetkommission, den Bau der „Guépe“-Klasse einzustellen, insoweit ein, daß er nur zwei bauen will, um ihren Wert und besonders den eines neuen für sie entworfenen Motors zu erproben.

Von den vom Admiral Journier geforderten beiden Unterseebootsstationen und Versuchsstellen ist die in Cherbourg fast vollendet, die in Toulon wird ebenfalls geschaffen werden. „Diese Neueinrichtungen sind außerordentlich interessant.“

Auf die Verteilung der fertigen Flotte und die Anregung wegen Wiederauslebens der Flottenmanöver ging der Minister nicht ein. Es will fast scheinen, als ob diese zugunsten der Lohnaufbesserung der Werftarbeiter vertagt sind, da fast genau die gleiche Summe für die Manöver als nötig bezeichnet wurde, wie nachträglich für

Arbeitslöhne bewilligt wurde. Lockroy forderte die Vermehrung der als Hilfskreuzer verwendbaren Dampfer.

Der Mannschaftserlass, die Änderung der Seeinschreibung und die Disziplin gelangten auch zur Besprechung. Dabei wurde unwidersprochen festgestellt, daß sich unter den Mannschaften Verbindungen von disziplinosen Leuten gebildet haben, die sich nach dem Vorbild der Pariser Rowdies apaches nennen und ständig mit den Gesetzen im Kampfe liegen.

Chaumet äußerte sehr beachtenswerte Bedenken gegen das immer weiter ausgedehnte Aufrücken von Unteroffizieren in das Seeoffizierkorps.

Der Etat wurde mit geringen Änderungen nach den Vorschlägen der Budgetkommission angenommen und außerdem mit Zustimmung des Ministers noch folgende EntschlieÙung:

Die Kammer fordert die Regierung zur Einrichtung eines hydrographischen Untersuchungs- und Benachrichtigungsdienstes (für die Seefischerei) auf.

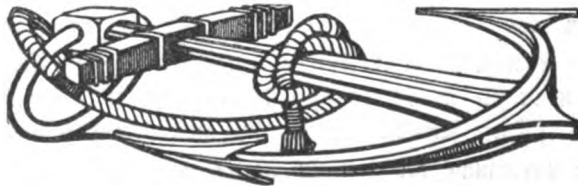
Die Kammer billigt die Änderungen an den ursprünglichen Plänen des Panzerkreuzers C/17 und fordert den Minister auf, wenn möglich C/16 nach denselben Plänen auszuführen.

Es handelt sich darum, die drei letzten Panzerkreuzer „Ernest Renan“, „Edgar Quinet“ (C/16) und „Waldeck-Roussseau“ (C/17) als gleichartige Division nach den Abmessungen des „Ernest Renan“ mit der Bestückung des „Jules Ferry“ auszuführen, was davon abhängt, ob die Kosten der Änderung an dem bereits im Bau befindlichen „Edgar Quinet“ nicht zu groß sind.

Als Zeichen der antiklerikalen Stimmung der neuen Regierung und ihrer Kammermehrheit sei noch die Annahme einer EntschlieÙung erwähnt, in der der Minister aufgefordert wird, in Zukunft nicht mehr die Marinegeistlichen mit den Marineärzten in einem Statskapitel zu vereinen. —

Inzwischen hat de Lanessan, der Vater des Flottengesetzes vom Jahre 1900, bereits einen Flottengesetzentwurf der Kammer vorgelegt, der eine andere Durchführung des Ersatzes vorsieht als der Minister andeutete. Sollte das der Erisapfel werden, der unter den einmütig ein Programm Verlangenden den Streit über die Ausführung entfachte?

M.



Der englische Marineetat 1905/06.

Dem Erscheinen des englischen Marineetat-Voranschlages für das Finanzjahr 1905/06 wurde allgemein mit gespannten Erwartungen entgegengesehen. Nach der Versicherung des Ersten Lords der Admiralität, Lord Selborne, in der Dezember-Denkchrift über die Verteilung und Mobilisierung der Flotte erhofften viele eine erhebliche Verminderung der Flottenausgaben, andere fürchteten dagegen eine erhebliche Zunahme der Ausgaben für Neubauten infolge der beispiellosen, schnellen Ausrangierung von Schiffen, die erst eine 15- bis 20jährige Lebensdauer und noch in den letzten Jahren viele Reparaturen gekostet hatten. Der Etatsvoranschlag muß beide Parteien befriedigen, da er mit einer Minderausgabe von 3 500 000 Pfd. Sterl. abschließt, die zum großen Teil durch Ersparnisse bei den Kapiteln 8 und 9, Schiffsbauten und Armierung, herbeigeführt wird.

Die Gesamt-Nettoausgaben für 1905/06, ohne diejenigen für die Naval Works Act, sind veranschlagt auf 33 389 500 Pfd. Sterl., während der Etat 1904/05 36 889 500 Pfd. Sterl. vorsah.

Der Etat 1905/06 steht somit in der Mitte zwischen dem Etat für 1902/03 und 1903/04. Rechnen zu diesem Etat noch die voraussichtlichen Ausgaben für die Naval Works Act mit rund 5 Mill. Pfd. Sterl. hinzu, so ergibt sich eine Gesamtausgabe für Marinezwecke von rund 38 Mill. Pfd. Sterl. für 1905/06, gegenüber von 42 001 400 Pfd. Sterl. für 1904/05.

Die Ersparnisse der Marineverwaltung werden aber durch erhöhte Ausgaben für das Heer von 913 000 Pfd. Sterl. wieder zum Teil verbraucht, so daß die Ausgaben für Verteidigungszwecke, ausschließlich Naval and Military Works Loan, betragen: 63 202 600 Pfd. Sterl. für 1905/06, gegenüber 65 719 500 Pfd. Sterl. für 1904/05.

Die Verminderung der Marineausgaben schreibt Lord Selborne in der den Etat begleitenden Denkchrift und Mr. Pretyman in seiner Stateinsführungsrede im Unterhause am 6. März zum Teil der Änderung in der Schiffbaupolitik, nach der in Zukunft weniger Schiffe gleichzeitig, dafür aber schneller gebaut werden sollen, sowie der Neuverteilung der Flotte im Januar d. J. zu. Der letztere Punkt ist aber aus dem Etat nicht ganz klar ersichtlich. Oberhaus und Unterhaus haben deshalb um Aufklärung gebeten, und in ersterem gab Lord Selborne zu, daß sie gering seien, in letzterem erklärte Mr. Pretyman genauere Detailangaben nicht machen zu können. Bei näherer Betrachtung werden die Ersparnisse vor allem erzielt durch: 1. Verminderung der Schlußraten für Neubauten, 2. Beendigung der größeren Umbauten der „Royal Sovereign“- und „Talbot“-Klasse, 3. Herabsetzung der Ausrüstung der in heimischen Gewässern befindlichen Schiffe von einem 6monatlichen auf einen 3monatlichen Etat, 4. Schließung der auswärtigen Werften: Jamaica, Halifax, Esquimault, Trincomalee, 5. Beschnidung des Kohlenverbrauchs der Schiffe — es sind rund 2 Millionen Mark weniger für Kohlen gefordert, die durch die Außerdienststellung der kleinen Stationskreuzer allein nicht freigeworden sein können —, 6. Beendigung der Extraaufwendungen für Munitionsbeschaffungen, die vor einigen Jahren notwendig waren, — im vorjährigen Etat wurden rund 400 000 Pfd. Sterl. für die

Armierung und Munitionsausrüstung der beiden angekauften Linienfahrer „Triumph“ und „Swiftsure“ gefordert —.

Die Minderforderung für Schiffsbauten, Reparaturen und Unterhaltung beläuft sich auf rund 3 Millionen. Für Neubauten sollen insgesamt 9 928 164 Pfd. Sterl. ausgegeben werden, während für dieses Etatsjahr 12 098 092 Pfd. Sterl. angesetzt waren. Rechnet man von dieser letzten Summe den in ihr enthaltenen Kaufpreis für die beiden Linienfahrer „Triumph“ und „Swiftsure“ mit 1 168 000 Pfd. Sterl. ab, so werden in Wirklichkeit für 1905/06 nur rund 1 Million Pfd. Sterl. weniger als im Vorjahre gefordert. Der Unterschied ist aber noch geringer, da vom vorjährigen Etat noch die ersten Raten für einen Panzerkreuzer und einige Torpedobootszerstörer abgesetzt werden müssen.

Als erste Raten sind eingesetzt 1 276 430 Pfd. Sterl., gegenüber 642 000 Pfd. Sterl. im Jahre 1904/05. Hierfür sollen auf Stapel gelegt werden:

- 1 Linienfahrer („Dreadnought“),
- 4 Panzerkreuzer („Invincible“-Klasse),
- 5 Hochsee-Torpedobootszerstörer,
- 1 Versuchs-Hochsee-Torpedobootszerstörer,
- 12 Küsten-Torpedobootszerstörer,
- 11 Unterseeboote,
- 1 Königliche Yacht.

Da von dem vorjährigen Programm von 2 Linienfahrern, 4 Panzerkreuzern, 14 Torpedobootszerstörern und 10 Unterseebooten 1 Panzerkreuzer und etwa 4 Torpedobootszerstörer nicht begonnen sind, ist das diesjährige Programm keineswegs schwächer als das vorjährige. Lord Selborne gab als politische Begründung des Programms an: die durch den russisch-japanischen Krieg veränderte allgemeine marinepolitische Lage und die Absicht der fremden Staaten, ihre Marine nicht über das bisher bekannte Programm hinaus zu vermehren.

Der Parlamentssekretär Mr. Breyman begründet die Knappheit des Programms an Linienfahrern mit der Notwendigkeit, schneller zu bauen, damit die Schiffe moderner blieben und Veränderungen während der Bauzeit nicht mehr vorgenommen zu werden brauchen.

Auffallend ist in dem neuen Programm das erneute Fehlen von ungeschützten Kreuzern — Scouts — sowie der Übergang zu zwei Arten von Torpedobootszerstörern. Vielleicht geht man nicht fehl darin, in dem neuen Hochsee-Torpedobootszerstörer einen neuen Scout-Typ zu vermuten; der bisherige, obgleich noch nicht erprobt, hat bereits wegen seiner hohen Kosten und seiner geringen Verwendungsspare viele Gegner gefunden. Lord Selborne sagt in der begleitenden Denkschrift nur: They (the Board) have accordingly decided to combine the qualities of speed and sea-keeping power in a special type of ocean going destroyer which will be expensive and of which, therefore, numbers must be comparatively few and to design a new type of coastal destroyer, which will be comparatively cheap and of which, therefore, the numbers can be larger.

Die Verhandlungen im Parlament geben ebenfalls über die beiden neuen Torpedobootszerstörer-Typen keinen Aufschluß. Durch die Fachpresse ging vor kurzem

die Nachricht, daß Pläne für Zerstörer von 32 bis 33 Seemeilen eingefordert worden seien.

Der Personaletat hat eine Verminderung von 2100 Köpfen erfahren und zwar in der Weise, daß einem Abgang von 4245 Mann an Matrosen, Marines, Schiffsjungen ein Zugang von 2145 an Offizieren, Unteroffizieren, vor allem Maschinisten und Heizern, gegenübersteht. Der Ausfall durch Mindereinstellung von Schiffsjungen wird voraussichtlich durch vermehrte Einstellung von Non Continuous Service-Mannschaften in den nächsten Jahren gedeckt werden.

Die Zahl der Reservemannschaften hat die von der Kommission unter Lord Grey empfohlene Höhe von 50 Prozent des aktiven Personals vornehmlich durch Vermehrung der Fleet Reserve und der Volunteers nahezu erreicht. Die Naval Reserve ist jetzt einschließlich der Reservisten in Neufundland, Malta, Australien 33 505 Offiziere und Mannschaften stark und soll nicht vermehrt werden. Für die Royal Fleet Reserve ist eine Vermehrung um 2000 Köpfe der Klasse B vorgesehen, so daß sie von 14 600 Mann auf 16 600 Mann steigen wird. Die Royal Naval Volunteers sind auf 6582 Mann einschließlich Offiziere veranschlagt, während sie augenblicklich 4774 Offiziere und Mann stark sind. Die Gesamtzahl aller Reservisten wird demnach 1905/06 rund 57 000 Mann betragen.

Die Mehrforderungen erstrecken sich vornehmlich auf die Hasen- und Werftbauten, sodann auf die Pensionen. Die Beiträge der Kolonien sind unverändert.

Nach dieser allgemeinen Übersicht über den Etatsvoranschlag werden, wie in den Vorjahren, nachstehend

I. die einzelnen Positionen des Etatvoranschlages aufgeführt und nötigenfalls erläutert,

II. die Hauptpunkte in der den Voranschlag begleitenden Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität und der Rede des Parlamentssekretärs Mr. Pretyman zur Einführung des Etats im Unterhause,

III. die Aufnahme des Etats im Parlament und in der Presse näher besprochen werden. Zuvor soll nur noch bemerkt werden, daß der Etatsvoranschlag nicht den Eindruck erweckt, daß die erzielten Ersparnisse dauernde sein oder gar in den nächsten Jahren noch zunehmen werden. Vielmehr hat es den Anschein, daß die Ersparnisse mehr dem Bestreben der Regierung entsprechen, sich durch die von allen Seiten geforderte Verminderung der Ausgaben den Wünschen des Volkes willfährig zu erweisen, als daß sie durch die geringeren Anforderungen der Flotte begründet werden. Der hierdurch erreichte Vorteil wird aber durch die erhöhten Ausgaben für das Heer um rund 913 000 Pfd. Sterl. des Kriegsministers wieder in Frage gestellt, da das englische Volk immer noch eher größere Ausgaben für die Flotte als für das Heer zu bewilligen geneigt ist.

I. Der Etatsvoranschlag für 1905/06.

(Nettoausgaben.)

I. Personal:	1905/06	1904/05	Unterschied
			+ —
Zahl der Offiziere, Seeleute, Schiffsjungen, Küstenwache, Royal Marines	129 000	131 100	— 2100

	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Unterschied	
			+ Pfd. Sterl.	- Pfd. Sterl.
II. Aktive Flotte:				
1. Besoldungen	6 672 000	6 691 000	—	19 000
2. Verpflegung und Bekleidung	2 256 600	2 428 000	—	171 400
3. Sanitätswesen	277 500	293 000	—	15 500
4. Gerichtswesen	14 000	15 500	—	1 500
5. Erziehungswesen	161 900	154 000	7 900	—
6. Bildungswesen	69 300	72 600	—	3 300
7. Royal Naval Reserves	420 600	404 500	16 100	—
8. Schiffsbauten, Reparaturen, Unter- haltung	15 413 000	18 421 000	—	3 008 000
9. Schiffsarmierung	2 986 000	3 646 000	—	660 000
10. Werft- und Hafengebäuden	1 905 200	1 634 200	271 000	—
11. Verschiedenes	454 000	444 000	10 000	—
12. Admiralität	336 400	327 400	9 000	—
III. Pensionen:				
13. Halbsold und Sold für Verab- schiedete	800 900	706 200	4 700	—
14. Pensionen und Zulagen für An- gehörige der Marine	1 233 900	1 208 800	25 100	—
15. Pensionen und Zulagen für Zivil- beamte	388 200	353 300	34 900	—
Summe	33 389 500	38 889 500	378 700	3 878 700
			Abnahme 3 500 000	

Bemerkungen:

Zu I. Personaletat: Es sind mehr gefordert: 4 Flaggoffiziere, 75 Offiziere, 41 Offiziersaspiranten, 60 Deckoffiziere, 40 Handwerker, 1300 Heizer, 40 Elektriker, 100 Boy Artificers, 66 Küstenwachen, 416 Mann verschiedener Branchen. Dagegen kommen in Abgang 1500 Matrosen, 2100 Jungen, 100 Schiffszimmerleute, 445 Royal Marines, 100 Kroneger.

Die Zahl der in aktiven Dienststellen befindlichen Admirale beträgt 35; von ihnen sind 19 an Bord seegehender oder Reservegeschwader. Die Gesamtzahl aller Admirale, einschließlich derjenigen on Half Pay und on Retired or Reserved Pay, beträgt 163.

Zu II, 1. Die Schießpreise sind um 1100 Pfd. Sterl., d. i. auf 7705 Pfd. Sterl., erhöht worden.

Zu II, 2. Die Ersparnis wurde, abgesehen von der Mannschaftszahl, durch Schließung der Verpflegungsämter auf auswärtigen Stationen erreicht. Dasselbe trifft für II, 3 und 4 zu.

Zu II, 5. Die Vermehrung wird durch höhere Ausgaben für Kadetten-erziehung veranlaßt.

Zu II, 7. Die heimische Royal Naval Reserve setzt sich zusammen aus: 1600 Commanders, Lieutenants, Sublieutenants, Midshipmen, 400 Ingenieur-offizieren, 138 Deckoffizieren, 12 200 Matrosen, 600 Maschinisten, 6800 Heizerpersonal.

Von der Fleet Reserve sollen in Klasse A (Pensionäre) 8100 und Klasse B (Nichtpensionäre) 8500 Mann sein, die Klasse C (Nichtpensionäre, Handwerker) ist unbefest.

Zu II, 8. Die Summe für Neubauten verteilt sich auf die Regierungs- und Privatwerften wie 4 : 5.

Von der ersten Rate entfallen auf die Privatwerften mehr als das Doppelte wie auf die Regierungswerften. Diese Verteilung entspricht einer Zusicherung des Ersten Lords, daß die Privatwerften bei Neubauten vor den Regierungswerften berücksichtigt werden sollten. Den Regierungswerften wird von dem diesjährigen Programm nur ein Linienschiff in Bau gegeben.

Die Subventionen für 19 Hilfskriegsschiffe sind von 73 800 Pfd. Sterl. auf 142 500 Pfd. Sterl. gestiegen. Die subventionierten Gesellschaften stellen außer diesen Schiffen noch 27 andere der Admiralität ohne Subvention im Kriegsfall zur Verfügung.

Die Kosten der letzten Neubauten sind:

Linienschiff „King Edward VII.“, Devonport . . .	1 429 971 Pfd. Sterl.,
= „New Zealand“, Portsmouth . . .	1 491 955 „ „
= „Dominion“, Vickers & Co. . . .	1 450 902 „ „
= „Commonwealth“, Fairfield & Co. . .	1 474 042 „ „
= „Hindustan“, Brown & Co. . . .	1 450 148 „ „
Panzerkreuzer „Devonshire“-Klasse . . .	rund 880 000 „ „
= „Black Prince“, Thames Ship Co.	1 180 000 „ „

Zu II, 10. Die Erhöhung dieses Kapitals beruht im wesentlichen auf einer Amortisation der nach der Naval Works Act für Hafen- und Werftbauten zur Verfügung gestellten Summe. Ohne diese würden ebenfalls Ersparnisse gemacht worden sein.

Für die auswärtigen Werften sind 37 800 Pfd. Sterl. weniger ausgeworfen.

Zu II, 12. Das obere Admiraltätspersonal ist durch einen Seeoffizier als Assistent des Ersten Seelords, einen Offizier der Royal Marines im Intelligence Department und einen Engineer Commander vermehrt worden. Der Inspector of Naval Target Practice gehört nicht zu den Offizieren der Admiralität, erhält aber seine Anweisungen durch den Ersten Seelord.

Zu III, 13. Auf Half Pay befinden sich: 52 Flaggoffiziere, 174 Seeoffiziere, 15 Ingenieuroffiziere, 19 Ärzte, 21 Zahlmeister.

II. Die Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität und die Statteinführungsrede des Parlamentssekretärs.

Die Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität entspricht ihrem Inhalt und ihrer Form nach im wesentlichen denjenigen früherer Jahre. Doch vermeidet sie mehr als diese, auf die allgemeinen Ziele der englischen Marinepolitik einzugehen. Eine gleiche Zurückhaltung legt sich auch der Parlamentssekretär Mr. Pretyman in seiner Einführungssrede auf. Es wird beinahe ängstlich im Vergleich zu den Vorjahren vermieden, den Maßstab, nach dem die Stärke der englischen Flotte bemessen werden soll, anzugeben. Die früheren Schlagworte Two Power Standard with a margin (besonders mehr Kreuzer usw.) fehlen. Die Denkschrift hat deshalb einen mehr sachmännischen Charakter. Auf diesem Gebiete hebt sie nicht mit Unrecht die Erfolge der

letzten Jahre hervor und spricht mit Zuversicht von der Wirkung der letzten einschneidenden Reorganisation der Flottenverteilung. Erst bei einer Debatte im Oberhause auf Veranlassung Lord Spencers bricht Lord Selborne mit dieser politischen Zurückhaltung. Er legt hier in klaren Worten seine marinepolitischen Ansichten dar, die von den bei früherer Gelegenheit geäußerten nicht abweichen, und zeigt sich hier wieder als der zielbewusste befähigte Leiter der stärksten Seemacht der Erde.

Die Denkschrift beschäftigt sich zunächst mit der Organisation der Admiralität, die durch eine Order in Council vom 10. August 1904 neu festgelegt worden ist, und behandelt dann alle wichtigen Gebiete des Marinebetriebes, die Ausbildung und Ergänzung des Personals, den Ausbau und die Instandhaltung des Materials und schließlich die Flottenverteilung.

1. Die Organisation der Admiralität.

Die Organisationsänderung der Admiralität durch die Order in Council vom 10. August 1904 hat besonders den Zweck verfolgt, den Ersten Seelord von kleinlichen Geschäften zu befreien, um ihm genügend Zeit zu geben, sich den großen Aufgaben der Marinepolitik und der Kriegsvorbereitung zu widmen. Gleichzeitig wurde der frühere Titel der Lords der Admiralität wieder eingeführt. Wie Lord Selborne im Oberhause ausführte, ist diese Änderung seine eigenste Tat.

Die Admiralität setzt sich hiernach zusammen aus:

I. Den Mitgliedern des Admiraltätsrates (Board):

- dem Ersten Lord der Admiralität, der für die gesamte Geschäftsführung dem König und dem Parlament verantwortlich ist,
- dem Ersten Seelord, der die Kriegsorganisation und die Flottenverteilung bearbeitet,
- dem Zweiten Seelord, dem alle mit dem Personal zusammenhängende Fragen zufallen,
- dem Dritten Seelord und Controller, der für das Material verantwortlich ist,
- dem Vierten Seelord, der das Ausrüstungs- und Transportwesen bearbeitet,
- dem Zivillord, der alle Werft- und Hafengebäude sowie das Greenwich-Hospital unter sich hat.

Alle diese Lords arbeiten nach Anweisung des Ersten Lords und sind diesem verantwortlich, sie sind also bestimmungsgemäß nicht Kollegen, sondern Untergebene des Ersten Lords. Die Seelords und der Zivillord sind völlig gleichberechtigt, doch ergibt sich aus den dem Ersten Seelord zufallenden Aufgaben, daß er in Wirklichkeit die maßgebende Persönlichkeit in dem Rate der Fünf ist.

Im Parlament wurde dies von verschiedenen Seiten hervorgehoben und auch von Lord Selborne zugegeben.

II. Den Sekretären:

- dem Parlaments- und Finanzsekretär,
- dem Ständigen Sekretär, d. h. Vorstand des Geschäftsbetriebes der Admiralität.

2. Das Personal.

a) Aktives Personal. Die War Courses im Naval College zu Greenwich zur höheren Ausbildung von Offizieren wurden durch Einrichtung eines Kursus für Leutnants erweitert — d. i. der Anfang einer Marineakademie —, obgleich Mr. Pretzman in seiner Einführungsrede die Absicht, ein Staff College, wie in der Armee, zu bilden, leugnet, da die See das beste Staff College für die Seeoffiziere sei.

Nach Fertigstellung der neuen Artillerieschule für Sublieutenants auf Whale-Isle bei Portsmouth sollen die Kurse in dem freiverdenden „College“ zu Portsmouth abgehalten werden.

Die Ausbildung der Osborne-Kadetten nach dem neuen Plane hat völlig befriedigt. Im Herbst werden die Kadetten der ersten Einstellung nach zweijähriger Ausbildungszeit nach Portsmouth übersiedeln. Dieser Modus wird für die Zukunft beibehalten werden.

Die ungenügende Zahl der Ärzte und Geistlichen hat die Bestimmung veranlaßt, daß junge Ärzte und Geistliche sich erst nach 4 bis 5 Jahren zu entscheiden brauchen, ob sie ständig im Marinedienst bleiben oder wieder in den Zivilberuf zurücktreten wollen.

Um das steigende Bedürfnis an Heizern zu befriedigen, wurden die Bedingungen zum Übertritt von anderen Dienstzweigen mit Erfolg erleichtert. Die Zahl der als Non Continuous Service-Mannschaften eintretenden Leute hat den Erwartungen entsprochen. Die Erleichterungen zum Postauf bei Übertritt in eine der Reserverformationen haben ebenfalls gute Resultate erzielt.

Die erste Ausbildung der nicht als Jungen eintretenden Leute ist den Mannschaftsdepots übertragen worden, so daß jetzt alle mit einer gewissen militärischen Vorbildung an Bord kommen. Dafür wurden die Schiffe mit einer erhöhten artilleristischen Ausbildung betraut.

Nach einigen Nachrichten in der Fachpresse soll die allgemeine artilleristische Ausbildung in Zukunft überhaupt den Schiffen und den Depots übertragen werden und nur eine besondere Artillerieschule in Portsmouth für die höheren Artilleriespezialisten bestehen bleiben.

Zur energischen und einheitlichen Förderung der artilleristischen Ausbildung wurde die Stellung eines „Inspector of Target Practice“ geschaffen, der unter der Oberaufsicht des Ersten Seelords die Ausbildung auf den Geschwadern und Schiffen überwacht, aber seinen Bericht nur durch die Chefs der Geschwader einreichen kann.

b) Reservepersonal. Die Reserven haben sich im letzten Jahre eines großen Zubranges erfreut, nur die neugeschaffene Klasse der Warrant Engineers — Hilfsingenieure — hat nicht den Stand erreicht (25). Ausgebildet wurden 132 Offiziere, 137 Ingenieure, 2362 Matrosen, 428 Maschinisten, 710 Heizer. Die Zahl der Colonial Naval Reserve beträgt in Australien 148, in Neufundland 516, in Malta 344.

3. Das Material.

a) Neubauten. Für das Programm waren nach Ausführungen Lord Selbornes und Mr. Pretzmanns im Parlamente keine ökonomischen, sondern nur

militär-politische Rücksichten maßgebend. Die in der letzten Denkschrift geäußerten Erwartungen über den Fortschritt der Neubauten haben sich erfüllt, nur hat sich die Fertigstellung von vier Panzerkreuzern der „Devonshire“-Klasse wegen Änderung der Armierung — Ersatz einiger 6zölliger SK. durch 7,5zöllige SK. — um einige Monate verzögert.

Der nicht begonnene Bau eines Panzerkreuzers und einiger Torpedobootszerstörer des letztjährigen Programms wird mit den veränderten Verhältnissen kurz begründet. Der Kreuzer und die Boote sollen schon nach den in Ausarbeitung befindlichen neuen Plänen gebaut werden. Betont wird die Zusammensetzung des „Committee on Designs“, über die bereits die „Marine-Rundschau“ 1905, Seite 240, berichtet hat. Eine Bekanntgabe des Berichts dieser Kommission erachtete der Erste Lord mit dem öffentlichen Interesse für unvereinbar; Denkschrift sowie Einführungsrede des Parlamentssekretärs machen deshalb keine Andeutungen über den Typ der neuen Projekte. Die Linienfahrer des vorjährigen Stats werden nach der Statsübersicht nicht auf 18000 Tonnen vergrößert, behalten auch die ursprüngliche Armierung von vier 12zölligen und zehn 9,2zölligen Geschützen. Ebenso werden in dem Kapitel Armierung nur 12zöllige und 9,2zöllige Geschütze für die Linienfahrer erwähnt. Man wird vielleicht deshalb annehmen können, daß auch das Linienfahrer „Dreadnought“ sich nicht wesentlich vom „Lord Nelson“ unterscheiden wird. Ob ein gleiches Verfahren auch bei den vier Panzerkreuzern beobachtet wird, erscheint zweifelhaft, wenigstens dann, wenn man einer Nachricht des Naval Military Record Glauben schenkt, daß bei der „Minotaur“-Klasse die Seitenpanzerung nicht über das Batteriedeck hinausgehen wird, um die Oberlastigkeit der Schiffe infolge der hohen Geschützaufstellung zu vermindern.

In der Zeit vom 1. April 1904 bis 31. März 1905 wurden folgende Schiffe fertiggestellt:

- 4 Linienfahrer: „King Edward VII.“, „Commonwealth“, „Swiftsure“, „Triumph“,
- 1 Panzerkreuzer: „Cornwall“,
- 4 Kreuzer 3. Klasse: „Diamond“, „Sapphire“, „Topaze“, „Amethyst“,
- 9 Torpedobootszerstörer,
- 4 Torpedoboote,
- 12 Unterseeboote,
- 1 Flußkanonenboot,
- 1 Admiralitätsjacht.

Am 1. April 1905 werden sich im Bau befinden:

- 8 Linienfahrer, 15 Panzerkreuzer, 1 Kreuzer 2. Klasse, 1 Kreuzer 3. Klasse,
- 8 Scouts, 18 Torpedobootszerstörer, 11 Unterseeboote.

Von den Linienfahrern haben „Commonwealth“, „Dominion“, „Hindustan“ bereits die Probefahrten erledigt, „New Zealand“ wird Mitte 1905/06 fertig sein. Die Bauzeit für das auf der Werft von Beardmore in Bau gegebene Linienfahrer „Agamemnon“ ist auf 2 Jahre 9 Monate, für das der Werft von Palmer in Yarrow übergebene Linienfahrer „Lord Nelson“ auf 3 Jahre festgesetzt. Von den

Kreuzern der „Devonshire“-Klasse werden drei Einrichtungen für Ölfeuerung erhalten. Von den Kreuzern der „Minotaur“-Klasse soll einer gerade Linien unter Wasser erhalten, da viele Seeoffiziere Schiffen mit diesen Linien größere Seefähigkeit zuschreiben.

Von den Kreuzern 2. Klasse ist „Challenger“ fertig und wird „Encounter“ Anfang des Finanzjahres 1905/06 in Dienst gestellt.

Die 8 Scouts sollen im Laufe 1905/06 fertiggestellt werden, einige von ihnen schon Anfang des Finanzjahres in Dienst kommen.

Die Torpedobootszerstörer bis zum Bauprogramm 1903/04 (18) sind abgeliefert, die 15 Zerstörer des Programms 1903/04 werden im Laufe 1905/06 zur Ablieferung kommen. Von den 14 Zerstörern des letztjährigen Programms ist einer vom Typ der Zerstörer von 1903/04 bereits bei Palmer im Bau. Hiernach müßten sämtliche andern, d. s. 13, auf das diesjährige Programm übernommen werden, was aber mit einigen anderen Äußerungen Lord Selbornes und Mr. Pretymans nicht übereinstimmt.

Alle 10 Unterseeboote des Etats 1904/05 werden dem B-Typ angehören. Über diesen Typ machte Mr. Pretyman im Unterhause folgende Angaben: Das Displacement ist von 120 Tonnen auf 300 Tonnen, die Pferdestärken von 150 auf 850, die Geschwindigkeit an der Oberfläche von $7\frac{1}{2}$ Seemeilen auf 13 Seemeilen, bei einem Aktionsradius von 500 Seemeilen, die Unterwassergeschwindigkeit auf 9 Seemeilen bei 10stündiger Dauerleistung gestiegen. Die Boote tauchen mit Hilfe eines Horizontalruders, und behalten stets einen gewissen Auftrieb, so daß die Boote automatisch an die Oberfläche kommen, sobald sie stoppen. Die Zeit zum Untertauchen beträgt 3 Minuten. Die Hauptrolle fällt den Booten bei Tage infolge ihrer Unsichtbarkeit zu, sie ergänzen auf diese Weise die Torpedoboote, deren Wirkungszeit die Nacht ist. Außerdem ist das beste Mittel gegen Unterseeboote etwaiger Gegner der Besitz gleicher Boote.

b) Umbauten und Reparaturen. Das Vorgehen der Admiralität, Schiffe Privatwerften zum Umbau und zur Reparatur zu übergeben, hat den Zweck der Beschleunigung rückständiger Reparaturen erfüllt und wird in Zukunft nicht mehr nötig sein. Reparaturen usw. sollen in erster Linie den Regierungswerften, Neubauten dagegen den Privatwerften zufallen.

Der vor zwei Jahren begonnene Umbau der „Royal Sovereign“-„Barfleur“-„Powerful“-„Arrogant“- und „Talbot“-Klasse muß bis Ende dieses Finanzjahres bis auf den Kreuzer „Eclipse“ beendet sein.

c) Maschinen und Kessel. Der nach dem vorläufigen Bericht der Kesselkommission begonnene Einbau von Zylinder- und Wasserrohrkesseln in die Linien- schiffe und Panzerkreuzer ist nach dem endgültigen Berichte wieder aufgegeben. Die Schiffe erhalten in Zukunft nur Wasserrohrkessel, und zwar entweder Yarrow- oder Babcock & Wilcox-Kessel. Die Versuche mit reiner Öl- und gemischter Feuerung haben gute Resultate ergeben.

d) Artillerie. Für das etwa notwendig werdende Auswechseln von Geschützen in Dienst befindlicher Schiffe reichen die Armierungen der austrangierten Schiffe aus. Die Gründe, welche zu dem Auswechseln fast aller 30,5 cm-Geschütze auf den Schiffen der „Majestic“-Klasse Veranlassung gegeben haben, werden nicht erwähnt. Nach den

Zeitungs- und Nachrichten sind es Risse im Kernrohr, die infolge der großen Offensivität des Cordites zu Befürchtungen Anlaß geben.

Ein neues Nachtsvisier und ein neues Panzergeschöß mit größerer Durchschlagskraft wird eingeführt werden. Vollkommene Visiere gibt es nach Mr. Pretzman nicht. In der Mittelmeer- und Kanalflotte haben besondere Kommissionen Vorschläge für die Feuerleitung gemacht. Die hiernach erforderlichen Einrichtungen werden auf den Schiffen eingebaut werden. Die neuen Cunard-Hilfskreuzer sollen eine Armierung von 15 cm-SR. erhalten.

e) Torpedowesen. Eine neue Torpedoschießvorschrift wurde eingeführt und hat bessere Resultate als die bisherige ergeben. Die Feuergeschwindigkeit der Unterwasserrohre wurde größer. Ein neuer Torpedo mit größerer Laufstrecke und Geschwindigkeit ist im Versuch.

f) Scheinwerfer und neue Funkprücheinrichtung. Bessere Scheinwerfer mit elektrischem Antrieb werden erprobt. Alle Schiffe bis zum Kreuzer 3. Klasse erhalten neue abstimmungsfähige Funkprüchapparate.

g) Bekohlung. Die Bekohlungsversuche in See sollen fortgesetzt und auch weitere Versuche mit Kohlenfahrzeugen und Kohlentransportapparaten gemacht werden.

3. Die Flottenverteilung.

Die neue Flottenverteilung wird in der Denkschrift des Ersten Lords verhältnismäßig wenig erörtert. Es wird nur auf die Ersparnisse hingewiesen, die durch Schließung der Werften von Halifax, Esquimaux, Jamaica, Trincomalee und durch Verminderung der Ausgaben für Ascension entstehen. Die ersteren vier Werften sollen so instandgehalten werden, daß sie im Kriegsfall wieder in Betrieb gesetzt werden können. Nach Zeitungs- und Nachrichten wird Kanada die Verteidigung von Esquimaux und Halifax vom 1. Juni 1905 ab übernehmen.

Die in der Dezember-Denkschrift angekündigte nähere Auskunft über die Neuverteilung der Torpedobooststreitkräfte beschränkt sich auf die Bemerkung, daß ein Admiral an Stelle eines Captain mit dem Befehl über alle in Dienst befindlichen Torpedofahrzeuge in heimischen Gewässern unter dem Oberbefehl des Chefs der Kanalflotte betraut worden ist, sowie darauf, daß in Devonport und Portsmouth je 8, in Chatham 4 Torpedoboote ständig in Dienst und Unterseebootsflottillen in Formation begriffen sind. Diese Lücke wird durch ein besonderes Memorandum der Ersten Lords vom 15. März ausgefüllt, das an anderer Stelle besonders behandelt wird. Eine Übernahme der Seebefestigungsanlagen in den Hauptkriegshäfen und Milford Haven durch die Marine ist nach einer Äußerung Mr. Pretzmans nicht beabsichtigt, da die See die Grenze des Wirkungskreises der Armee und Marine bleiben soll.

Aus der der Denkschrift angeschlossenen Statement of Works geht hervor, daß

- a) das erste Kreuzergeschwader durch Lancaster, das zweite Kreuzergeschwader durch Suffolk aus dem Mittelmeer auf sechs Kreuzer gebracht werden soll, sobald zwei Schiffe der Devonshire-Klasse dienstbereit sind,
- b) zur Kanal- und Atlantikflotte je zwei, zur Mittelmeerflotte vier Scouts treten werden,

- c) der zum Particular Service Squadron tretende Kreuzer 3. Klasse „Diamond“ Stationschiff an der Ostküste Nordamerikas werden wird, während das Geschwader dreimal jährlich zum Auswechseln der Schüler nach Devonport kommt,
- d) von den acht auf der ostasiatischen Station befindlichen Torpedobootszerstörern sechs ständig im Dienst, zwei im Reservendienst sein werden,
- e) der Kreuzer 2. Klasse „Encounter“ nach Fertigstellung nach Australien geht.

Mehr als der Erste Lord in diesen beiden Schriftstücken beschäftigt sich Mr. Pretyman in der Einführungsrede mit Reorganisation der Verteilung und Mobilmachung der Flotte, da diese naturgemäß der erste Angriffspunkt für die Redner der Opposition bilden mußte. In dem Bestreben, politische Gesichtspunkte nicht zu berühren, schreibt Mr. Pretyman die Möglichkeit einer solchen Reorganisation der Zunahme der Beweglichkeit der Schiffe durch ihre größere Geschwindigkeit und der schnellen Nachrichtenübermittlung durch Einführung der Funkspruchapparate zu. Wie die nachherige Behandlung zeigte, hatte er hiermit kein großes Glück. Schwierig war für ihn auch die Rechtfertigung der Admiralität wegen der Ausrangierung von 166 Schiffen. Er versuchte es durch den Hinweis, daß nur ein Teil der Schiffe wirklich ausrangiert, der größere Teil dagegen als „Llama“-Klasse noch für den Kriegsfall verwendbar mit möglichst wenig Kosten so konserviert werden solle, daß er innerhalb von 3 Monaten wieder kriegsbereit gemacht werden könnte.

Nach einer auf Veranlassung des Parlamentsmitgliedes Mr. Robertson veröffentlichten Nachweisung werden die im aktiven und Reservendienst befindlichen Schiffe die erste Kampflinie (Klasse I A) bilden. Von den aus dieser Liste entfernten Schiffen, soweit sie gefechtsfähig sind, soll die zweite Kampflinie (Klasse I B) gebildet werden. Letztere Klasse wird alle Geschütze an Bord behalten. Zu ihr sollen treten: die Linienschiffe „Sans Pareil“, „Collingwood“, „Conqueror“, „Hero“, die Kreuzer 1. Klasse „Immortalité“, „Narcissus“, „Undaunted“, „Aurora“, die Kreuzer 2. Klasse „Tribune“, „Andromache“, „Pique“, „Rajah“, „Melampus“, „Apollo“, „Intrepid“, „Spartan“, „Rainbow“, „Retribution“, die Kreuzer 3. Klasse „Pomone“, „Pactolus“, „Medusa“, „Medea“, „Philomel“, „Pylades“, die Kanonenboote „Alarm“, „Skelbrate“, „Antelope“.

Die nächste Klasse, II A und II B, soll die Schiffe für Kriegsnebenzwecke enthalten, und zwar II A diejenigen, die noch eine Gefechtsverwendung finden können, in II B diejenigen, die als Vorrats-, Truppenschiffe usw. in Frage kommen. Zur Klasse II A sind übergeführt: die Kreuzer 2. Klasse „Mercury“, „Amphion“, die Kreuzer 3. Klasse „Brist“, „Calliope“, die Sloops und ein Teil der Kanonenboote.

Die Klasse III wird die wirklich veralteten und zum Verkauf stehenden Schiffe enthalten: Das alte Linienschiff „Monarch“, die Panzerkreuzer „Warspite“, „Australia“, „Galatea“, „Orlando“, „Northampton“, „Sector“, die Kreuzer 2. Klasse „Arcthusa“, „Severn“, „Mersey“, „Kaleigh“, „Boadicea“, „Iris“, „Active“, die Kreuzer 3. Klasse „Archer“, „Cossack“, „Mohawt“, „Tartar“, „Racoon“, „Barracouta“, „Marathon“, „Fearless“, „Magicienne“, „Blonde“, „Pearl“, „Blanche“, „Ringarooma“, „Barrosa“, „Milbura“, „Phoebe“, „Kataomba“, „Wallaroo“, „Melpomene“, „Pallas“, „Porpoise“,

„Tauranga“, die Torpedokanonensboote „Gleaner“, „Renard“, „Jaseur“, „Grashopper“, „Boomerang“, „Karratatta“, „Salamander“, „Sandfly“ und einige andere.

Hiernach werden also die Schiffe aus der ersten Kampflinie Klasse I A in die zweite Kampflinie Klasse I B, und dann entweder in Klassen II A und II B oder in Klasse III überführt werden. — Daß auch einige Schiffe in die letzte Klasse gesetzt worden sind, die in den letzten Jahren noch viele Reparaturkosten verschlungen haben, verteidigt Mr. Pretzman mit der Unmöglichkeit, bei einer solchen Reorganisation auf derartige Kleinlichkeiten Rücksicht nehmen zu können, indem er sagte: I desire to raise the debate to a higher platform — to consider the efficiency of the Navy and not wether this Government or that Government has spent 2 d. too much or too little.

III. Die Aufnahme des Etatvoranschlages im Parlament und in der Presse.

Wer erwartet hatte, eine lebhafte und marinepolitisch interessante Diskussion über den Marineetat im Unterhause entstehen zu sehen, wird durch den Verlauf der Verhandlungen enttäuscht sein. Die sachliche, geschäftliche Art, in der Mr. Pretzman den Etat einführte, die durchaus nichts Begeisterndes hatte, brückte den Verhandlungen bis jetzt den Stempel auf. Da die Denkschrift ebenso wie die Einführungsrede nichts von militärpolitischen Ausblicken oder Gesichtspunkten enthielt, wurden derartige Betrachtungen auch aus den Verhandlungen verbannt, nur der Abgeordnete Yerburch wies auf die wachsende Bedeutung der deutschen Flotte und ihrer Konzentration in der Nordsee unter Bezugnahme auf die Verhandlungen in der französischen Kammer hin. Charakteristisch war dieser Hinweis besonders, weil er mit der Äußerung des Abgeordneten Vebel im deutschen Reichstage in Berührung gebracht wurde, daß die deutsche Flotte nur eine Drohung gegen England sei! Der eigentliche Führer der Opposition in der Verhandlung war der frühere Biwillord der Admiralität, Mr. Robertson. Alle Bemühungen desselben, den Parlamentssekretär zu einer Darlegung der politischen Gründe für die neue Flottenverteilung zu bewegen, scheiterten. Es blieb ihm deshalb nichts anderes übrig, als seine Kritik an Detailfragen auszuüben. Wohl nicht mit Unrecht beklagte er sich über die geringe Auskunft, die im Etat und von Mr. Pretzman über die wichtigen Punkte gegeben wurde, und verlangte erstens eine Liste der austrangierten Schiffe und derjenigen geschützten Kreuzer, die noch in der aktiven Kriegsschiffsliste stehen bleiben sollten, dann einen genauen Inhalt der Order in council vom 10. 8. 1904 über die Geschäftsverteilung der Admiralität, ferner einen Überblick über die Gesamtausgaben für Marinezwecke einschließlich der Naval Works Loan, schließlich eine Übersicht der Ersparnisse durch die Neuverteilung der Flotte. Andere Redner schlossen sich ihm an, tadelten insbesondere die völlige Entblößung der pazifischen Station (Nordamerika) von Streitkräften bei den jetzigen Verhältnissen in Ostasien und verlangten Auskunft über die Absicht mit Rosyth. Die Regierung gab die Detailauskünfte in knaptester Form, leugnete eine Ansichtsänderung hinsichtlich der Bedeutung von Rosyth als Flottenstützpunkt, wenn auch die Austrangierung einer so großen Anzahl von Schiffen eine Verschiebung des Ausbaues zulasse. Auf diese Weise endeten die Verhandlungen über den Personalbestand, die Besoldung usw. (Pos. 1) mit einer längeren Aussprache über die noch übliche Prügelstrafe bei Schiffsjungen. Der Gesamteindruck ist der, daß

die Regierung aus äußeren und inneren politischen Gründen eine eingehende Besprechung im Unterhause vermeiden wollte. —

Völlig anders gestaltete sich eine Verhandlung im Oberhause auf Veranlassung Lord Spencers, der auf der breiten Grundlage der stetigen Steigerung der Ausgaben für die Flotte seit der Naval Defence Act keine Kritik an den Handlungen der jetzigen Admiralität übte, aber den Ersten Lord um Aufklärung bat:

1. Ob eine andere Auffassung von den Aufgaben der Flotte sich Bahn gebrochen habe, als die von Lord Carnarvon in der Kommission über die Kohlenstationen geäußerte: daß die Flotte nicht dazu bestimmt sei, den Küsten und Häfen einen direkten lokalen Schutz zu gewähren, sondern dazu, die feindlichen Häfen zu blockieren, die feindlichen Seestreitkräfte zu schlagen, Landungen im großen Maße zu verhindern, den feindlichen Handel zu vernichten. Diese Aufgaben erfordern eine große Anzahl von Kreuzern.

2. Ob der seit der Naval Defence Act aufgestellte Grundsatz des Two Power Standard verlassen werden solle. Die jetzige Flottenstärke gehe weit darüber hinaus, besonders wenn die Schwächung der russischen Flotte in Rechnung gezogen werde.

3. Welches der Grund für die Streichung einer großen Anzahl von Schiffen von der aktiven Kriegsschiffsliste sei, die doch im Kriege noch gute Dienste leisten könnten und für deren Instandhaltung und Reparaturen noch in den letzten Jahren größere Summen aufgewandt seien.

4. Auf welchen Erwägungen die Verweigerung der Stationschiffe auf den auswärtigen Stationen beruhten.

Lord Goschen trat zwar energisch für die Politik der Admiralität ein, die Flottenstärke nach der maritim-politischen allgemeinen Lage, die sich besonders in den letzten 15 Jahren durch das schnelle Wachsen der amerikanischen, japanischen und deutschen Marine völlig verschoben habe, zu bemessen, glaubt aber, daß das Vorgehen der Admiralität, so viele noch brauchbare Schiffe aus der Kriegsschiffsliste zu streichen, um dadurch Ersparnisse zu erzielen, nicht richtig sei, und kritisiert zum Schluß die Organisationsänderung der Admiralität, die das kollegialische Verhalten der einzelnen Lords zueinander zu untergraben drohe.

Die „Times“ sagt bei der Besprechung dieser Oberhausinterpellation mit Recht, daß Lord Selborne seinen beiden Vorgängern dankbar sein kann, daß sie ihm Gelegenheit gaben, kurz vor seinem Rücktritt als Erster Lord der Admiralität, die Grundzüge der englischen Marinepolitik unter seiner Leitung klar darzulegen. Lord Selborne hat diese Gelegenheit gut ausgenutzt und von großen Gesichtspunkten aus die Handlungen der Admiralität während seiner Amtsführung begründet und verteidigt. Die Rede stellt seiner staatsmännischen Begabung ein glänzendes Zeugnis aus. Er sagte:

1. Die Politik der Admiralität unter seiner Amtsführung beruhe auf den Grundlagen der von seinen drei Vorgängern inaugurierten Politik und habe dieselbe nur den Verhältnissen entsprechend weiter fortgeführt. An der Two Power Standard habe er hinsichtlich der Linienchiffe festgehalten, ebenso wie seine Vorgänger, für Zahl der Kreuzer sei dieser Standpunkt aber nie maßgebend gewesen. „Der Two Power Standard müsse aber so aufgefaßt werden, daß er eine gewisse Sicherheit des Sieges

über die beiden stärksten Seemächte in Aussicht stelle. But the spirit of the Two Power Standard is not equality. The object is to win; it is reasonable security of victory in a contest with Two other Powers. I do not advocate, I never have advocated a three Power Standard because I do not think the finances of this country could afford it. Stability of finance is just as necessary for this country as the strength and efficiency of her Fleet.

2. Das vorgeschlagene Bauprogramm trage der augenblicklichen marinepolitischen Lage vollkommen Rechnung. England habe nie die Führung in der Vermehrung der Flotte übernommen, die Admiralität nie ein langfristiges Flottenbauprogramm aufgestellt, um nicht anderen Marinen einen Grund zur Vermehrung zu geben. Trotz verschiedener Gerüchte glaube er auf Grund seiner Nachrichten nicht daran, daß die in Betracht kommenden Marinen weitgehendere als die bekannten Programme aufgestellt hätten. Die Aufgaben der Flotte definiert er folgendermaßen: The duty of the Navy is to preserve these shores from invasion, and not these shores only, but the shores of every portion of the British Empire. It is the British Navy, and the British Navy alone, which stands between the manhood of this country and conscription. — To maintain the daily employment, the wages, the food of the population, that is the function of the Navy.“

3. Die Streichung einer so großen Anzahl von Schiffen gleichzeitig sei erfolgt, um keine Forderungen in den diesjährigen Etat für Unterhaltung der für Gefechtszwecke nicht mehr voll in Betracht kommenden Schiffe einsetzen zu müssen. Solange die Schiffe noch in der aktiven Kriegsschiffsliste ständen, müßten sie für eine sofortige Verwendung bereitgehalten werden, wodurch ungeheure Kosten entstünden, die sich nicht rentierten. Er hoffe, eine in nächster Zeit erscheinende offizielle Übersicht werde alle Wünsche nach Aufklärung befriedigen. Die Liste werde allerdings nicht die genaue Besatzungszahl jedes Schiffes enthalten, da diese von der Admiralität nie bekannt gegeben würden.

4. Die Neuverteilung der Seestreitkräfte habe genügend kleinere Schiffe für den friedenspolitischen Dienst auf den auswärtigen Stationen gelassen, die den Flotten attachierten Kreuzergeschwader würden die Flaggen in den wichtigen Gebieten zeigen. Er sehe keine Gefahr darin, wenn in friedlichen Zeiten diese Kreuzergeschwader hierzu zeitweise von den Flotten getrennt würden. „I am one of those who believe that a great war is not going to drop from the sky on a day when there is no diplomatic cloud on the horizon. To say that a cruiser squadron should not be sent across the Atlantic for a few weeks is a doctrine to which I am not prepared to subscribe.“

5. Die neue Geschäftsverteilung der Admiralität bezwecke lediglich, den Ersten Seelord vollkommen für die Ausarbeitung maritim-politischer und strategisch-taktischer und Mobilmachungsfragen freizumachen. Der Vorwurf, in der jetzigen Stellung des Ersten Seelord sei eine dem früheren Commander in chief in der Armee ähnliche Stellung geschaffen, treffe in keiner Weise zu, da dem Ersten Seelord jede Verantwortung für die Disziplin genommen sei. Das Verhältnis der Seelords, des Jivillords, der

Sekretäre zueinander und zum Ersten Lord sei genau das bisherige geblieben. Die Änderung der Geschäftsverteilung sei sein Werk, da er gesetzmäßig hierfür die Verantwortung trage.

Lord Selborne schloß mit den Worten: „We have had one continual evolution and change from the days of Nelson to the present day and as long as that remains true the Board of Admiralty will deserve the confidence of the country.“

In dieser Erwartung täuschte er sich nicht. Lord Spencer zog alle Anträge auf Auflösung zurück. Ober- und Unterhaus spendeten seiner Amtsführung die wohlverdiente Anerkennung.

Die weiteren Verhandlungen werden voraussichtlich sowohl im Ober- wie im Unterhause zu allgemein interessanteren Diskussionen keine Veranlassung geben. In Detailfragen werden vielleicht noch die Beratungen über Position 8 einige bemerkenswerte Aufschlüsse bringen.

Die Fachpresse hat sich wenig mit dem Etat beschäftigt. Nur Admiral Freemantle hat die Streichung der vielen geschützten Kreuzer aus der aktiven Kriegsschiffsliste heftig getabelt, da er sie zum Schutz des englischen Handels für unentbehrlich hält.

Der Etatsvoranschlag kann somit als angenommen angesehen werden, nachdem die Personalstärke und Kapitel 1: Besoldung mit nicht unbedeutender Majorität genehmigt worden sind.

v. U.



Die zweite Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität über die Flottenverteilung vom 15. März 1905.

Vor der Niederlegung des Amtes als Erster Lord der englischen Admiralität hat Lord Selborne noch die mit der Denkschrift vom 6. Dezember 1904 eingeleitete Reorganisation der Verteilung und Mobilmachung der Flotte — siehe „Marine-Rundschau“ 1905, S. 91 ff. — durch Bestimmung der Art und des Umfanges der in einem Jahre vorzunehmenden Übungen und Kreuzerfahrten, durch Abtrennung des Stützpunkts der Atlantikflotte, Gibraltar, von der Mittelmeerstation sowie durch Neuorganisation der Torpedobootsflottillen vervollständigt, so daß jeder sich selbst ein vollständiges Bild dieser großartigen, von gesunden militär-politischen Grundsätzen getragenen Flottenreorganisation machen kann. „Vorbereitung auf den Kriegsfall“ ist die Devise, sie beherrscht alles und läßt kleinliche, durch Friedensrückichten veranlaßte Bedenken nicht aufkommen. Dieses Werk der englischen Admiralität kann allen anderen Nationen vorbildlich sein. Es ist keine starre Doktrin, der man gerecht werden will, es ist die Erkenntnis des wirklich Notwendigen und Möglichen, die überall zutage tritt. Die Konzentration der Kräfte an dem politisch und militärisch wichtigen Punkte soll kein starres Prinzip sein, von dem unter keinen Umständen in Friedenszeiten aus Gründen der Friedenspolitik und zur Ausbildung der Besatzung abgewichen werden darf. Schiffe und Verbände sollen eine gewisse Freiheit der Bewegung haben, damit ein frischer, unternehmender Geist im Offiziercorps und in den Besatzungen erhalten wird. Den Satz der Ergänzungsdenkschrift vom 15. März 1905 „The advantages of such a system are manifest, but if carried out to the extent, that a battleship or large cruiser, whether at anchor or under way, is never to be out of the sight and, therefore, never out of the immediate control of a flag officer, there is a danger of destroying the spirit of initiative and originality on the part of the individual captains“ muß jeder Seeoffizier zustimmend begrüßen. Daß ein enges Fesseln der Schiffe und Geschwader auch vom politischen Standpunkt aus nicht begründet werden kann, hat der Erste Lord mit großem Nachdruck bei der Verhandlung im Oberhause, die an anderer Stelle dieses Heftes näher besprochen worden ist, betont.

Die neue Organisation der Torpedobootsflottillen bezweckt, alle im aktiven Dienst befindlichen Torpedobootsstreitkräfte und, soweit es mit dem Wirkungsbereich des Stationschefs vereinbar ist, auch die in Reserve-Dienst befindlichen Torpedofahrzeuge in eine unmittelbare Berührung mit der Flotte, besonders den Kreuzergechwadern, zu bringen. Sie macht aber noch den Eindruck eines Provisoriums. Im Ernstfalle müssen Kreuzer, und zwar Panzerkreuzer, die Torpedobootsstreitkräfte zum Angriff führen und sie nach erfolgtem Angriff wieder aufnehmen. Die Chefs der Kreuzergechwader sind daher die geeigneten Persönlichkeiten für die Ausbildung der Flottillen. Ganz klar tritt dieses Verhältnis in der Neuorganisation nur bei der Mittelmeerflotte zutage. Besonders hervorgehoben werden muß noch der Punkt,

daß die drei aktiven Zerstörerflottillen in der Heimat in erster Linie für die Verwendung in der Nordsee bestimmt zu sein scheinen.

Nachstehend soll die Denkschrift vom 15. März 1905 ihrem Hauptinhalt nach wiedergegeben werden.

I. Der erste Teil gibt zunächst die gemäß der Denkschrift vom 6. Dezember 1904 eingeführten oder in Einführung begriffenen Änderungen:

1. Verstärkung der Kanalflotte auf zwölf Linienschiffe.
2. Bildung einer Atlantikflotte aus dem bisherigen Kanalgeschwader mit der Basis Gibraltar.
3. Formierung zweier Panzerkreuzer-Geschwader, je eins für die Kanal- und für die Atlantikflotte.
4. Aufhebung des südatlantischen Geschwaders.
5. Reduzierung der Mittelmeerflotte auf acht Linienschiffe und Bildung eines Kreuzergeschwaders aus den Panzerkreuzern.
6. Reparatur der Kanalflotte in dem heimischen Wasser, der atlantischen Flotte in Gibraltar, der Mittelmeerflotte in Malta.
7. Bildung eines Particular Service Squadron als viertes Kreuzergeschwader mit dem bisherigen Flaggschiff der nordamerikanischen Station und fünf großen Schulkreuzern unter dem Oberbefehl des Chefs jener Station.
8. Einrichtung einer Reserveflotte aus allen gefechtskräftigen Schiffen mit Stammbesatzungen in den einzelnen heimischen Kriegshäfen, die einzeln oder in Verbänden nach wenigen Stunden in See gehen können.
9. Ersatz der alten Schulkreuzer für die artilleristische und navigatorische Ausbildung durch modernere.
10. Außerdienststellung von Schiffen mit verhältnismäßig geringem Gefechtswert,

und sagt dann weiter: Gemäß obiger Verteilung sind Befehle für die Kreuzerfahrten und Manöver der verschiedenen Flotten und Geschwader erlassen worden, die dem Grundsatz Rechnung tragen, daß die Flotten und Geschwader überall möglichst zusammengehalten werden und jederzeit aktionsbereit sein sollen, aber auch berücksichtigen, daß die stete Kontrolle den Geist der Initiative bei den Kommandanten untergräbt.

Aus diesem Grunde wurde angeordnet, daß die größeren Schiffe jedes Jahr einmal zu zwei oder drei in benachbarten Plätzen Übungen nach Ermessen der Kommandanten abhalten.

Reparaturen und Überholungen sollen so gelegt werden, daß nur immer ein Schiff eines Verbandes auf der Werft ist; während dieser Werftzeit sollen Gewehr- schießübungen und Torpedoübungen stattfinden.

II. Der zweite Teil behandelt die Abtrennung Gibraltars von der Mittelmeerstation für Friedenszeiten, die durch die ständige Stationierung der Atlantikflotte in Gibraltar notwendig wurde, um Reibungen zu verhindern. In Kriegszeiten wird Gibraltar wieder zur Mittelmeerstation gehören. Die Grenze dieser Station, die sich bis zum 10. Grad westl. Länge ausdehnte, wird jetzt der 5. Grad westl. Länge sein,

d. i. 16 Seemeilen östlich Europa Point. Eine besondere Atlantikstation soll nicht abgegrenzt werden, die Atlantikflotte im westlichen Mittelmeerbecken — bis zur Linie Sizilien—Kap Bon — und in der östlichen Atlantik südlich Kap Finisterre bis zu den Kanaren und Azoren kreuzen.

III. Der dritte Teil enthält die allgemeinen Bestimmungen über die Kreuzerfahrten und Manöver der Flotten und Geschwader.

Die Atlantikflotte wird im Jahre zweimal, Ende April und Anfang August, mit der Mittelmeerflotte und einmal im Februar mit der Kanalflotte üben. Die Übungszeit soll, ausschließlich Ankunfts- und Abfahrtsstage, 7 bis 14 Tage dauern. In der Zwischenzeit werden die Flotten einzeln üben, Juni und Juli sind für die großen in der Denkschrift vom 6. 12. 04 erwähnten Manöver bestimmt. (Generalidee für 1905 s. „Marine-Rundschau“ 1905 S. 235).

Das erste und zweite Kreuzergeschwader werden von Zeit zu Zeit selbständige Fahrten von ungefähr zwei Monaten Dauer machen, um die Flagge an den wichtigsten Plätzen der Atlantikküste zu zeigen.

Das dritte Kreuzergeschwader wird im Mittelmeer bleiben und möglichst viel mit der ihm zugeteilten Torpedobootszerstörerflottille üben.

Das vierte Kreuzergeschwader (Particular Service Squadron) wird jährlich drei Kreuzerfahrten in heimischen, westindischen und benachbarten Gewässern machen und nach jeder Rückkehr das Schülerpersonal wechseln. Das Geschwader wird hier nach ungefähr 30 Wochen im Jahre kreuzen und 22 Wochen zu Hause sein. Die Schulkreuzer werden möglichst selbständig in ihrer Ausbildung gelassen, die Reparaturen in der Zeit des Besatzungswechsels vorgenommen werden.

Es wird beabsichtigt, in nächster Zeit alle vier Kreuzergeschwader zu besonderen Aufklärungsübungen zu vereinen.

Der Chef des chinesischen Geschwaders hat Anweisung erhalten, jedes Jahr ein Übungsprogramm für die Verbände der östlichen Flotte den allgemeinen Grundsätzen entsprechend aufzustellen. Nach den Sommerübungen sollen die drei Geschwader von ihren Kriegsausmarschstationen aus sich in Singapore zu gemeinsamen Übungen vereinen.

IV. Der vierte Teil beschäftigt sich mit den Grundzügen der Organisation der Torpedofahrzeuge.

Das Bestreben, die bestehende Organisation der Torpedofahrzeuge in der Heimat und auf auswärtigen Stationen mit dem neuen System der Stammbefahrungen in möglichst vorteilhafter Weise zu vereinen, hat dazu geführt, jedes verwendungsfähige Torpedofahrzeug mit $\frac{2}{3}$ der Besatzung in Reservendienst, die vollständigen Auffüllungsmannschaften in den Depots bereitzuhalten, so daß außer den ständig voll in Dienst befindlichen Fahrzeugen auf ein Telegramm oder Signal hin alle fertigen Fahrzeuge sofort dienstbereit sein können.

Diese in Reservendienst befindlichen Torpedofahrzeuge sollen möglichst viel taktische Übungen und sonstige Evolutionen abhalten, da die sofortige, allen Eventualitäten gewachsene Kriegsbereitschaft ein wesentlicher Faktor in der Verwendung der Torpedofahrzeuge ist, und der Dienst auf diesen Fahrzeugen ausgewähltes und gut ausgebildetes Personal verlangt.

In den heimischen Gewässern wird ein Kontreadmiral den Befehl über alle im aktiven und im Reservendienst befindlichen Torpedobootszerstörer, Torpedoboote und Unterseeboote haben und seine Flagge auf dem neuen schnellen Kreuzer „Sapphire“ mit dem Standort in Portland führen. Solange die Torpedoboote und Unterseeboote aber im Bereich der heimischen Kriegshäfen sind, sollen sie dem Stationschef wie bisher unterstellt bleiben. In Portland wird der alte Panzerkreuzer „Imperieuse“ als Depot-
schiff unter den Namen „Sapphire II“ stationiert, die bisherigen Depot-
schiffe „Erebus“, „Fisgard“, „Tenedos“ werden zur Ausbildung der Boy-artificers herangezogen.

Solange Dover und Sherneß noch nicht als Stützpunkte für die Torpedobootszerstörer eingerichtet sind, sollen die drei aktiven Zerstörerflottillen in Portland konzentriert bleiben.

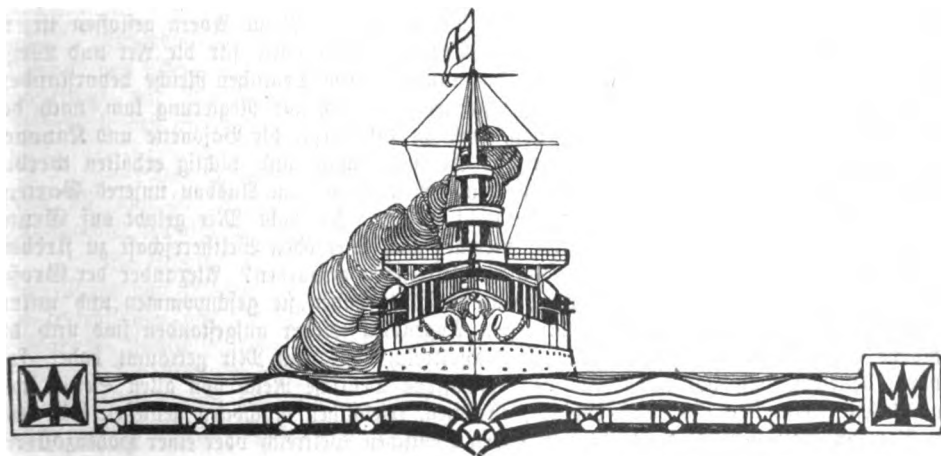
Dem Chef der Atlantikflotte werden in Gibraltar 18 Torpedobootszerstörer und 12 Torpedoboote erster Klasse unterstellt werden, von diesen 10 Zerstörer voll im Dienst sein. „Leander“ und „Tyne“ werden als Depot-
schiffe dienen.

Zur Mittelmeerflotte werden 22 Torpedobootszerstörer — 15 von ihnen voll im Dienst — und 9 Torpedoboote erster Klasse gehören. Für ihre Ausbildung ist der Chef des dritten Kreuzergeschwaders dem Flottenchef verantwortlich. „Vulcan“ dient als Depot-
schiff.

Auf der ostasiatischen Station werden sechs Torpedobootszerstörer voll, zwei Torpedobootszerstörer und vier Torpedoboote erster Klasse in Hongkong in Reservendienst sein. „Hecla“ wird in nächster Zeit als Depot-
schiff für diese Fahrzeuge die Ausreise antreten.

Zum Schluß spricht Lord Selborne allen seinen Dank für treue Mitwirkung bei der Durchführung der Reorganisation aus.

v. U.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Seine Majestät der Kaiser schiffte sich am 22. März an Bord des Dampfers „Hamburg“ in Cuxhaven ein und trat die Mittelmeerreise an. Als Begleitschiff fungierte „Friedrich Carl“. Im Mittelmeer erfolgt die Umschiffung Seiner Majestät des Kaisers auf die mit „Sleipner“ vorausgeschickte „Hohenzollern“.

— Gelegentlich der Einweihung des Kaiser-Friedrich-Denkmal's in Bremen am 22. März wurden bei dem Festessen im Rathausssaale von dem Bürgermeister der freien Reichs- und Hansestadt und in Erwiderung hierauf von Seiner Majestät dem Kaiser zwei bemerkenswerte marinepolitische Reden gehalten, deren wesentlicher Inhalt folgendermaßen lautet:

Bürgermeister Pauli sagte in seiner Ansprache: „Als ich vor 15 Jahren zuerst die Ehre hatte, hier neben Euerer Majestät zu sitzen, sprachen Euerer Majestät die Frage aus über die hier über uns hängenden Orlog-Schiffe und erkundigten sich eingehend, ob auch an jener Stelle, die Euerer Majestät mir bezeichneten, das Admiralschiff des Admirals Brommy sich noch befinde, das Sie in jugendlichen Jahren dort gesehen und wo es allerdings damals, wie heute noch, seinen Platz hatte. Es ist das Admiralschiff der ersten deutschen Flotte, die dem Hammer des Auktionators verfallen ist. Mein Vorgefühl, das ich damals Euerer Majestät verschwieg, aber heute wohl kundgeben darf, daß Euerer Majestät es sein würden, der jene Schmach sühnen werde, die einst dem deutschen Volke bereitet war und beim Beschaun dieses Modells vor die jugendliche Seele Euerer Majestät getreten war, jene Ahnung ist zur Tatsache geworden. An Stelle der in trauriger Zeit dahingegebenen Schiffe weht heute stolz die deutsche Flagge an den Masten einer mächtigen Kriegsflotte dem Feinde zum Trutz, dem Reiche zum Schutz, und wir Bremer empfinden voll Dank die segensreichen Folgen, welche daraus unserer seefahrenden Stadt erwachsen sind.“

Seine Majestät der Kaiser erwiderte mit Bezug hierauf im Verlauf seiner Rede: „Sie haben die Güte gehabt, die Gedanken zu erwähnen, welche Sie bewegten bei früherer Gelegenheit in diesem selben Raume. Sie entsprechen in jeder Beziehung vollkommen dem, was Ich auch damals gedacht habe. Ich habe, als Ich als Jüngling vor dem Modell des Brommy-Schiffes gestanden habe, mit Ingrimm die Schmach empfunden, die unserer Flotte und unserer damaligen Flagge angetan worden ist, und vielleicht, da doch mal von Meiner Mutter Seite ein Stück Seebhut in Meine Adern gestossen ist, ist das der Weg gewesen, der für Mich die Richtschnur geben sollte für die Art und Weise, wie Ich die Aufgaben aufzufassen hätte, die nunmehr dem Deutschen Reiche bevorstanden. Ich habe mir damals den Fahneneid geschworen, als Ich zur Regierung kam, nach der gewaltigen Zeit Meines Großvaters, daß, was an Mir liegt, die Bajonette und Kanonen zu ruhen hätten, daß aber Bajonette und Kanonen scharf und tüchtig erhalten werden müßten, damit Neid und Scheelsucht von außen uns an dem Ausbau unseres Gartens und unseres schönen Hauses im Innern nicht stören. Ich habe Mir gelobt auf Grund Meiner Erfahrungen aus der Geschichte, niemals nach einer öben Weltherrschaft zu streben. Denn was ist aus den großen sogenannten Weltreichen geworden? Alexander der Große, Napoleon I., alle die großen Kriegshelden, im Blute haben sie geschwommen und unterjochte Völker zurückgelassen, die beim ersten Augenblick wieder aufgestanden sind und die Reiche zum Zerfall gebracht haben. Das Weltreich, das Ich Mir geträumt habe, soll darin bestehen, daß vor allem das neu erschaffene Deutsche Reich von allen Seiten das absolute Vertrauen als eines ruhigen, ehrlichen, friedlichen Nachbarn genießen soll, und daß, wenn man dereinst vielleicht von einem Deutschen Weltreich oder einer Hohenzollern-

welt Herrschaft in der Geschichte reden sollte, sie nicht auf Eroberungen begründet sein soll durch das Schwert, sondern durch gegenseitiges Vertrauen der nach gleichen Zielen strebenden Nationen, kurz ausgedrückt, wie ein großer Dichter sagt: »Nach außen hin begrenzt, im Innern unbegrenzt.« Sie haben hingewiesen auf die Schiffe, die hier erinnerungsreich von der Decke des schönen alten Saales herabhängen. Die Zeit, in der Ich groß geworden bin, war trotz des großen Krieges für unseren seefahrenden Teil der Nation keine große und glorreiche. Auch hier habe Ich die Konsequenzen gezogen dessen, was Meine Vorfahren getan haben. Im Innern war militärisch soviel geschehen, wie notwendig war, jetzt mußte die Seerüstung drankommen. Ich danke Gott, daß Ich hier in diesem Rathause keinen Notschrei mehr auszustoßen habe wie einst in Hamburg. Die Flotte schwimmt, und sie wird gebaut, das Material an Menschen ist vorhanden. Der Eifer und der Geist ist derselbe wie der, der die Offiziere der preussischen Armee bei Hohenfriedberg und bei Königgrätz und bei Sedan erfüllt hat, und mit jedem deutschen Kriegsschiff, das den Stapel verläßt, ist eine Gewähr mehr für den Frieden auf der Erde gegeben, um so viel weniger werden unsere Gegner mit uns anzubinden suchen, um so wertvoller werden wir als Bundesgenossen.“

Nach einer Ermahnung an die deutsche Jugend, würdig dessen zu sein und daß die Jugend lernen müsse, zu entsagen und sich zu versagen, was nicht gut tut für sie, fernzuhalten, was eingeschleppt ist von fremden Völkern und Sitten, Zucht und Ordnung, Ehrfurcht und Religiosität zu bewahren, schloß Seine Majestät die Rede mit den Worten: „Dann möge über das deutsche Volk einst geschrieben werden, was an den Helmen Meines ersten Garderegiments steht: »Semper talis«, »stets derselbe«. Dann werden wir von allen Seiten mit Achtung, teilweise auch mit Liebe, als sichere und zuverlässige Leute betrachtet werden und können stehen, die Hand am Schwertknopf, den Schild vor uns auf die Erde gestellt, und sagen: Tamen, komme, was wolle.“

Im Verlauf der Reise hat der Dampfer „Hamburg“ in Begleitung S. M. S. „Friedrich Carl“ am 24. März Dover angelaufen, wo Seine Majestät die neuen Hafenanlagen mit größtem Interesse in Augenschein nahm. Nach kurzem Aufenthalt wurde an demselben Tage die Reise nach Lissabon fortgesetzt, wo die Schiffe am 28. März anlangen. Der nächste Anlaufhafen wird Tanger sein.

— Organisationsches. Im April wird in Kiel bei der I. Torpedoabteilung eine vierte Reserveartillerieschwadron in Dienst gestellt und dauernd in Dienst gehalten werden.

— Personal. Vizeadmiral Frize ist in Genehmigung seines Abschiedsgesuches zur Disposition gestellt worden.

Vizeadmiral Galster, bisher Inspekteur der Schiffsartillerie, tritt zur Verfügung des Chefs der Marinestation der Nordsee. Kontreadmiral Schröder, bisher beauftragt mit Wahrnehmung der Geschäfte des Chefs der Kreuzerdivision, ist zum Inspekteur der Schiffsartillerie ernannt.

— Der Marineetat im Reichstage. In den Sitzungen des Reichstages vom 25. und 27. Februar wurde der Etat für die Kaiserliche Marine und für das Schutzgebiet Kiautschou beraten.

Bei Kapitel 45, Titel 1, des Marineetats (Gehalt des Staatssekretärs) wurde eine Reihe von Fragen von allgemeiner Bedeutung angeschnitten, von denen, da es sich im wesentlichen um die in der Kommission erörterten und daher in der Märznummer erwähnten Punkte handelte, nur kurz die folgenden besprochen werden sollen. Der Berichtserstatter der Budgetkommission wies darauf hin, daß in der Kommission die Frage berührt sei, ob nicht zur Sicherung Wilhelmshavens eine Fortsetzung des Kaiser Wilhelmkanals über Wilhelmshaven nach Emden angezeigt sei. Der enormen Kosten wegen, so

sei von sachmännischer Seite erwidert, könne in absehbarer Zeit an ein solches Kanalprojekt nicht gedacht werden. Mit Bezugnahme auf einen Zeitungsartikel sei ferner anlässlich eines Spezialfalles zur Frage gestellt worden, welche Hilfe Handelschiffen in Seenot durch Kriegsschiffe zu leisten sei. An der Hand von Seeamtsverhandlungen sei nachgewiesen, daß die erhobenen Vorwürfe gegen den betreffenden Kommandanten völlig ungerechtfertigt gewesen seien.

Die weiteren Erörterungen behandelten dann in sehr ausgedehnter Weise die Agitation des Flottenvereins. Der Staatssekretär nahm unter anderem Veranlassung, die Behauptung zurückzuweisen, das zweite Flottengesetz sei auf Grund der Agitation des Flottenvereins eingebracht. Von Seiten eines Abgeordneten wurde erwähnt, daß der Flottenverein damit sehr zufrieden sein könne, daß er dem hohen Hause zwei Stunden lang Stoff für die Debatten geliefert habe. Von den in den Kommissionsitzungen abgegebenen Erklärungen des Staatssekretärs über den Ausbau der Flotte und die durch die Kriegserfahrungen bewiesene Wichtigkeit des Weges nahm der Reichstag mit Befriedigung Kenntnis. Hinsichtlich der für den nächsten Herbst zu erwartenden Flottenvorlage wurde von vielen Seiten, insbesondere von Seiten des Zentrums, die Notwendigkeit der Beschaffung von Deckungsmitteln als Voraussetzung für die Bewilligung, betont. Von konservativer Seite wurde gesagt, daß viele es vorziehen würden, für den schleunigen Ausbau der Marine Gelder zu bewilligen, anstatt die Armee zu vergrößern. Die Tatsache, daß sich der diesjährige Marineetat absolut in den durch das Flottengesetz vorgezeichneten Grenzen halte, wurde voll anerkannt.

Bei Beratung der einzelnen Kapitel und Titel des Etats wurden folgende Abstriche auf Grund der Kommissionsbeschlüsse angenommen:

Bei Kapitel 50, Titel 2 und 3, wurden Remunerationen für Feldpröpste in Summe von 3000 Mark abgesetzt. Die Beratung des Titels 1 zu Kapitel 51 (Besoldung der Seeoffiziere) wurde für einen späteren Zeitpunkt, wo die bessere Besetzung des Hauses eine Bewilligung der Regierungsvorlage erhoffen läßt, zurückgestellt. Es handelt sich hier um Bewilligung des Oberstleutnantsgehaltes für die Fregattenkapitäne. Der Beschluß auf Bewilligung des höheren Gehaltes war in der Kommission mit nur einer Stimme Mehrheit gefaßt. Die Vertagung der Beratung wurde beschlossen, weil der Antragsteller so erhoffte, die Bewilligung des höheren Gehaltes noch durchzusetzen.

Bei Kapitel 52, Titel 1 (Zulagen) wurden 146 000 Mark Ausrüstungsgelder für in das Ausland kommandierte Seeoffiziere gestrichen.

Bei Kapitel 58, Titel 3, (Brief-, Telegramm- und Frachtkosten), wurden die gegen 1904 mehr verlangten 40 000 Mark abgesetzt.

Bei Kapitel 60, Titel 1, wurden vier Stellen für Baumeister und Inspektoren und drei für Werkmeister gestrichen (finanzieller Abstrich 15 900 Mark). Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes nahm bei diesem Kapitel Gelegenheit, den Ausführungen eines sozialdemokratischen Abgeordneten entgegenzutreten, der erklärte, daß die Arbeiter keinerlei Vorteil von dem Flottengesetz gehabt hätten. Als Gegenbeweis führte er an: Das Durchschnittseinkommen des erwachsenen Werkstarbeiters betrug 1898, als das erste Flottengesetz eingebracht wurde, noch nicht 1200 Mark. Es stieg bis 1904 auf 1354 Mark. Die Zahl der an den Marinewerften beschäftigten Arbeiter betrug früher 12 000, jetzt 17 000 Köpfe.

Bei Kapitel 60 wurde dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes die Annahme einer Resolution empfohlen, die die Gehälter eines Teils der Werkbeamten zu erhöhen vorschlägt. Bei Kapitel 60, Titel 5, wurden 2500 Mark Remunerationen für abzuhaltende Prüfungen gestrichen. Es wurde empfohlen, in Überlegungen einzutreten, ob es geraten sei, nicht nur den einen für das Reichs-Marine-Amt beantragten Gewerbeamt als Unterstützung bei den sozialen Aufgaben der Marine anzustellen, sondern auf jeder Werkst einen solchen Beamten vorzusetzen. Auch die im vorigen Heft der „Marine-Rundschau“ erwähnte Frage, ob Deutschland seine Kriegsschiffe teurer als andere Nationen

baue, wurde gestreift. Von seiten der Marineverwaltung wurde angeführt, daß die Tonne der „Duncan“-Klasse in England 1901 1748 Mark gekostet habe, während bei uns zum gleichen Zeitpunkt die Kosten für eine Tonne der „Braunschweig“-Klasse 1596 Mark betragen hätten. Bei Kapitel 62, Titel 1, wurde auf eine Anfrage erwidert, es würden im ganzen noch 15 bis 20 Stabszahlmeisterstellen angefordert werden.

Bei den einmaligen Ausgaben wurde bei Kapitel 6, Titel 22, die erste Rate des neuangeforderten Kanonenbootes C in Rücksicht auf die Finanzlage abgesetzt. Ebenso wurde bei Titel 23 das Flußkanonenboot gestrichen. Begründet wurde dieser Abstrich unter anderem auch damit, daß der deutsche Jangtse-Handel eine Steigerung nicht erfahren habe. Bei Titel 46 bis 51 (artilleristische Armierung von Neubauten) wurde die Regierungsforderung von 5 500 000 Mark auf 4 500 000 Mark herabgesetzt.

Titel 111 (18 000 Mark für Einrichtungen zum Auslegen von Minen) wurde ganz gestrichen. Ebenso Titel 116, da die Marineverwaltung erklärte, die angeforderten 450 000 Mark für dies Jahr entbehren zu können, weil das ausgearbeitete Projekt für den Neubau der Marineschule in Flensburg den Anforderungen nicht entspreche. Es wurden nur 15 000 Mark für eine Neubearbeitung des Projektes bewilligt. Bei Titel 127 (Beschaffung von Lehmitteln für Versuchszwecke) wurden 5000 Mark abgesetzt. Titel 129 (Vermessungen, 100 000 Mark) wurde gestrichen. Bei Titel 130 (Kompaßversuche) wurden an Stelle von 30 000 Mark nur 15 000 Mark bewilligt. Bei Titel 143 (Vereinbarung von Augmentationschiffen für Flottenübungen) wurde die Regierungsforderung von 100 000 Mark auf 50 000 Mark ermäßigt.

Bei dem außerordentlichen Etat wurden noch folgende Abstriche beschlossen:

Kapitel:	Titel:	Verwendungszweck:	gefordert:	bewilligt:
4	2	Trockendock Wilhelmshaven	4 200 000 Mk.	3 300 000 Mk.
4	7	Tadebaggerung	300 000 =	200 000 =
4	9	Ausbau der Werft Danzig	750 000 =	650 000 =
4	11	Kasernenbauten Wilhelmshaven	600 000 =	500 000 =
4	19	Bau von Werftdampfern	220 000 =	100 000 =
4	29	{ Stationslazarett Wilhelmshaven, Erweiterung }	198 000 =	130 000 =
4	31	Küstenbatterie Weser	500 000 =	—

Infolge der vorerwähnten Streichungen ermäßigt sich der Zuschuß zu den einmaligen Ausgaben im ordentlichen Etat von 28 070 000 Mark auf 26 700 000 Mark.

In den Einnahmen wurde Kapitel 6 (Erlös für die an die Stadt Bremen verkaufte Batterie Brinkamahof I) gestrichen, da der Staatsvertrag noch nicht zustande gekommen ist.

Das finanzielle Ergebnis der Abstriche — vorausgesetzt, daß die Beschlüsse der zweiten Lesung in der dritten nicht geändert werden und daß die zweifelhafte Position „Erhöhung der Gehälter der Fregattenkapitäne entsprechend den Gehältern der Oberstleutnants“ im Sinne der Regierungsforderung bewilligt wird — würde demnach sein:

Einnahmen:	beantragt:	bewilligt:
Ordentlicher Etat	589 927 Mk.	589 927 Mk.
Außerordentlicher Etat	500 000 =	—
Ausgaben:		
1. Ordentlicher Etat:		
a) Fortlaufende Ausgaben	105 260 755 = *)	105 046 491 =
b) Einmalige Ausgaben	111 498 450 =	108 300 450 =
2. Außerordentlicher Etat	22 047 000 =	20 159 000 =

*) Einschließlich 96 365 Mark für die Zentralverwaltung des Schutzgebietes Kiautschou, die auf das Flottengesetz nicht in Anrechnung kommen.

— Der Etat für das Schutzgebiet Kiautschou im Reichstage wurde ohne jeden Abstrich bewilligt. Die im Märzheft der „Marine-Rundschau“ besprochene Denkschrift über das Pachtgebiet wurde ihres klaren, sachlichen Inhaltes wegen mehrfach lobend hervorgehoben. Der Berichterstatter erklärte, daß er sich 1900 in seiner pessimistischen Auffassung über die Gesundheitsverhältnisse in Tsingtau glücklicherweise sehr geirrt habe. Die Frage, ob Kiautschou zu einem zweiten Port Arthur ausgebaut werden sollte, wurde auf Grund der Angaben der Regierung im verneinenden Sinne erörtert.

Erwähnt wurde ferner die prompte und vorbildliche Erledigung der Rechtsgeschäfte im Schutzgebiet. Der Reichstag sprach den Wunsch aus, daß in Zukunft die Handelsstatistik in erweiterter Gestalt und unter Berücksichtigung der Ursprungsländer geliefert werden möchte.

— Aktive Schlachtflotte. „Brandenburg“ tritt nach der Indienststellung Anfang April zum II. Geschwader. — „Kaiser Wilhelm der Große“ tritt dafür zum I. Geschwader.

„Mecklenburg“ kam Anfang März auf der gemeinsamen Fahrt mit „Wittelsbach“ von Wilhelmshaven nach Kiel um Stagen im Großen Belt bei Hatter-Riff auf Grund. Das falsche Liegen einer Boje an dieser navigatorisch schwierigen Stelle gilt als Ursache. Das Abschleppen gelang nach Erleichterung des Schiffes. „Mecklenburg“ mußte zur Ausbesserung der nicht ganz unbedeutenden Bodenverbiegungen ein Wilhelmshavener Dock aufsuchen.

Auf „Braunschweig“ fand am 11. März ein Schießversuch statt, der eine Erprobung der gesamten Artillerie bezweckte.

Das I. und II. Geschwader werden Anfang April Verbandsübungen von Kiel aus abhalten. — Ende April und Anfang Mai finden die Geschätsbesichtigungen der Schiffe statt.

Die März-Übungsreise der Kreuzer erfuhr eine Unterbrechung durch die Kollision der „Amazone“ mit dem Torpedo-Divisionsboot „D 6“ während einer Nachtübung und durch die Notwendigkeit, einzelne Kreuzer an die Unfallstelle im Großen Belt zur Unterstützung der „Mecklenburg“ zu entsenden. — „Amazone“ scheidet Anfang April aus dem Kreuzerverband aus und wird Flottillenschiff.

Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe schiffte sich am 11. März auf „Prinz Heinrich“ ein.

„Friedrich Carl“, das bisherige Flaggschiff, begann mit der Ausrüstung als Begleitschiff für die Mittelmeerreise Seiner Majestät des Kaisers.

Die Kreuzer setzten die unterbrochenen Verbandsübungen vom 13. bis 16. März fort. An den Übungen nahmen Torpedoboote teil. Der Flottenchef wohnte zeitweise den Kreuzerübungen bei.

„Elsaß“ setzte die Probefahrten fort. Es steht bei weiterem günstigen Verlauf zu erwarten, daß das Schiff Anfang April aus dem Probefahrtsverhältnis entlassen wird.

— Auslandschiffe. Der große Kreuzer „Bineta“ ist, nachdem er 6 Jahre Dienst im Auslande getan hat, am 14. März in Kiel eingetroffen und hat den Kommodorestand niedergeholt. — Über die Heimreise der „Bineta“ ist das Folgende von allgemeinerem Interesse: Im Januar besuchte der große Kreuzer den Kongostaat. Mit „Sabicht“ wurde von San Paulo de Loanda aus in den Kongo, den einzigen der großen Ströme der Erde, dessen Mündung nicht durch Warren oder Deltabildung eingengt wird, eingelaufen und zunächst vor Bauana geankert. Hier begrüßten der belgische Distriktschef und zwei besonders beauftragte Offiziere den Kommodore Schröder. Die landschaftlich sehr schöne Wasserstraße wird leider durch reisende Strömung, die ein sicheres Anker nur selten zuläßt, beeinträchtigt. Erst weiter stromaufwärts, bei Kifanga, findet sich ein leidlich guter Ankerplatz, der von den Regierungsvertretern auch für „Bineta“

empfohlen wurde. Der Versuch, mit dem großen Kreuzer noch weiter stromaufwärts zu gehen, wurde aufgegeben, nachdem sehr bald zu geringe Tiefen angetroffen wurden. Da der Besuch des Kommodore in dem flussaufwärts gelegenen Boma erwartet wurde, schiffte sich der Kommodore auf „Habicht“ ein und ging mit dem Kanonenboot den Kongo aufwärts. Üppige Tropenwäldungen wechselten an den Ufern mit großartigen, weiten Gras-savannen. Von menschlichen Ansiedlungen war wenig zu sehen. Die Stromstärke des Kongo ist hier sehr beträchtlich, sie soll manchmal bis zu 7 Seemeilen gemessen worden sein. In Boma machte „Habicht“ an der Landungsbrücke fest. Die üblichen Besuche mit dem Vize-Generalgouverneur wurden ausgetauscht. Der Empfang war ein sehr herzlicher. Der Gouverneur folgte später einer Einladung auf das Flaggschiff nach Kiffanga. Die Stadt Boma machte einen sehr freundlichen Eindruck. Das Geschäftsviertel gleicht einem großen Jahrmak, da alle Läden nur billige Gebrauchsgegenstände für die Neger zu verkaufen haben. Der Gesundheitszustand soll gut sein. Der Besuch eines größeren deutschen Kriegsschiffes an dieser Stelle dürfte von großem Nutzen gewesen sein. Während „Habicht“ seine Reise nach Süden fortsetzte, ging „Vineta“ heimwärts. Auf der Heimreise ankerte der große Kreuzer noch vor der fruchtbaren portugiesischen Insel St. Thomé und vor Libreville in Gabon, wo in freundlichster Weise mit den dort anwesenden französischen Seeoffizieren verkehrt wurde. Die deutsche Flagge überwiegt hier unter den Handelsschiffen ganz bedeutend. Das Anlaufen des deutschen Kamerun bot dann Gelegenheit, unter dem frischen Eindruck des bisher Gesehenen unsere tropischen Kolonien mit denen anderer Mächte zu vergleichen. Kamerun kam hierbei nicht schlecht weg. Der Gesamteindruck war, daß überall frisches Leben pulsierte und Handel und Wandel vorwärts schreiten. Es wurde dann auch der Republik Liberia ein Besuch abgestattet und vor Monrovia geankert. Der Präsident der Republik empfing den Kommodore sehr herzlich. Der hier sehr lebhafteste deutsche Handel scheint ausdehnungsfähig zu sein. Der letzte Teil der Heimreise erfolgte dann von hier aus über die Kap Verdeischen Inseln. Nach Eintreffen in Wilhelmshaven wurde der Kreuzer durch den Stationschef besichtigt und die Besatzung reduziert.

„Falke“ hat bei seinem Besuch der chilenischen Plätze Valparaiso und Santiago im Januar eine ganz besonders freundliche Aufnahme gefunden. Bei all den vielen, den deutschen Offizieren und Mannschaften gegebenen festlichen Veranstaltungen trat die warme Sympathie der chilenischen Bevölkerung für Deutschland und alles Deutsche deutlich in die Erscheinung. Mit Stolz wurden die nach deutschem Vorbilde eingeeübten Soldaten in Paraden und Übungen vorgeführt. Dem konnte auch nicht Abbruch tun, daß mit dem kleinen „Falke“ zusammen ein stattliches amerikanisches Geschwader, bestehend aus zwei großen und zwei kleinen Kreuzern, gleichzeitig vor Valparaiso ankerte.

„Bremen“ feierte den Geburtstag Seiner Majestät des Kaisers in Pensacola. Zu seiner Feier fand in den Räumen des deutsch-amerikanischen Klubs Concordia ein Festessen für Offiziere und Mannschaften statt, gelegentlich dessen dem Kommandanten für „Bremen“ eine goldene Medaille überreicht wurde. Diese sollte, wie das zugehörige Schreiben besagte, dem Zwecke dienen, die Erinnerung an die gemeinschaftliche Feier des Geburtstages des Allerhöchsten Herrn rege zu halten, dem ewiger Dank dafür gebühre, daß er die Beziehungen der Regierungen beider Länder zu aller Nutzen zu so freundschaftlichen gestaltet habe. Hier, ebenso wie in Tampa, erregte der Besuch des Kreuzers das größte Interesse. Die Aufnahme war eine weit über das gewöhnliche Maß herzliche und freundliche.

„Herttha“ wird Ende März in Neapel erwartet und verbleibt dort bis Anfang April. Die Heimreise erfolgt dann in Abänderung des bisherigen Reiseplanes über Cadix. Etwa am 23. April soll das Schiff in Brunsbüttel eintreffen und dann direkt nach Kiel weitergehen.

Über den Besuch der „Herttha“ in unserer ostafrikanischen Kolonie ist noch das Folgende nachzutragen: Um dem Prinzen Adalbert, soweit es die Kürze des Auf-

enthaltet gestattete, Gelegenheit zu geben, einen möglichst gründlichen Einblick in die Verhältnisse der Kolonie zu tun, wurden unter Führung des Gouverneurs mehrere Ausflüge nach verschiedenen Punkten unternommen. Unter anderem fand eine 6 tägige Besichtigungsreise nach Umani und den Prinz Albrecht-Plantagen in Ost-Usumbara statt, gelegentlich deren auch die neuerbaute Strecke der Usumbara-Bahn, Korogwe—Mombo, eröffnet wurde. In Daréssalam veranstaltete der Gouverneur ein größeres Volksfest, bei dem Nationaltänze aller Art vorgeführt wurden. — Der Empfang des Prinzen bei seinem Besuch in Sansibar gestaltete sich sehr feierlich und unter besonderer Aufwendung orientalischer Formen. Der Regent überreichte dem Prinzen und den begleitenden Offizieren im Namen des Sultans Ordensdekorationen.

Der Stationär an der ostafrikanischen Küste, „Buffard“, verläßt Anfang April Kapstadt und geht über Lourenço Marques nach Daréssalam zurück.

„Geier“ ist am 17. März nach 7^{1/2} jähriger Abwesenheit in Kiel eingetroffen und stellt in Danzig außer Dienst.

Das alte Vermessungsschiff „Wolf“ tritt am 1. Mai von Duala aus die Heimreise an und wird, über Freetown, Dakar, Las Palmas, Lissabon und Ferrol gehend, Anfang Juli in Wilhelmshaven zwecks Außerdienststellung eintreffen. Eine weitere Verwendung des Kanonenbootes im Auslandsdienst ist nicht beabsichtigt.

— Schulschiffe. Das Artillerie-Schulschiff „Olga“ stellt Ende März außer Dienst. An seine Stelle tritt der kleine Kreuzer „Nymphé“. Für „Nymphé“ wird „München“ Torpedo-Versuchsschiff.

„Stoß“, „Molke“, „Stein“ sind Mitte März nach Kiel zurückgekehrt.

— Die Fischerei-Torpedoboote „S 12“ und „S 21“ haben im März ihre Kreuzfahrten zum Schutz der Nordseefischerei wieder aufgenommen.

— Schiffe außer Dienst und Neubauten. Am 22. März lief auf der Werberwerft der kleine Kreuzer „N“ von Stapel und erhielt den Namen „Leipzig“. Die Taufe vollzog der Oberbürgermeister von Leipzig, Dr. Tröndlin.

Die Turbinenanlage des kleinen Kreuzers „Lübeck“ wurde Anfang März der ersten größeren Erprobung unter Dampf unterzogen. Sämtliche Turbinen liefen zur Zufriedenheit. Der Großherzog von Oldenburg wohnte der Erprobung bei. Mitte März unternahm der Kreuzer von Swinemünde aus mehrere Probefahrten und wird voraussichtlich Ende März zwecks Vornahme der Abnahmefahrten in Kiel eintreffen.

Der kleine Kreuzer „Berlin“ stellt Anfang April zu Probefahrten in Dienst. Bei zufriedenstellendem Verlaufe ist er als Begleitschiff Seiner Majestät des Kaisers für die Sommer-Nordlandsreise in Aussicht genommen.

Das vierte Torpedoboot der Lieferung „S 126“ bis „S 131“, „S 129“, ist am 4. März bei Schichau von Stapel gelaufen.

— Probefahrten. In „Schiffbau“, Heft 10, wird die Richtigkeit der im Februarheft der „Marine-Rundschau“ gebrachten Angaben über die Höchstleistungen der „Braunschweig“ bei den Meilenfahrten bezweifelt und gesagt, „die Zahlen für die erste und zweite Fahrt sind mit denen der dritten Fahrt wissenschaftlich und praktisch unvereinbar und müssen daher als unrichtig gelten. Da die Angaben der dritten Fahrt denen der 6stündigen Dauersfahrt annähernd entsprechen, sind diese wohl als richtig anzunehmen.“ Der Unterschied der Resultate erklärt sich daraus, daß die Fahrten 1 und 2 bei ruhiger See, Fahrt 3 dagegen bei Windstärke 7 bis 8 und schwerer See gemacht wurden. Die die Resultate beeinflussenden Wind- und Wetterverhältnisse werden, um solche Zweifel auszuschalten, in Zukunft zugefügt werden. Als bekannt vorausgesetzt darf werden, daß sich Meilenfahrten nicht ohne weiteres mit 6stündigen forcierten Fahrten vergleichen lassen.

„München“ hat bei den Meilenfahrten an der gemessenen Meile bei Neutrug Ende Februar bis Anfang März folgende Resultate erzielt:

(Wassertiefe 65 m. Schraubensteigung 5,9 m.)

Kesselzahl	Tiefgang vorn und hinten m	Mittlere Um-drehungen	Mittlere indizierte Pferdestärken	Geschwindigkeit	Luftdruck mm Wasser-säule	Wind- und Fahr-richtung
10	4,66 — 5,32	143,1	12 388	23,45	60 — 40	← ∇ 3
10	4,65 — 5,30	121,9	7 137	20,28	30 — 10	Wind SSO 2
8	4,76 — 5,27	107,3	4 546	18,37	20 — 10	Wind SzO 1
8	4,75 — 5,26	95,1	3 157	16,04	ohne	Wind SzO 1
8	4,74 — 5,25	61,1	883	10,23	ohne	Wind SzO 1

Mit der Steuerbordmaschine allein, Backbordmaschine ausgekuppelt:

8	4,73 — 5,25	132,2	5 925	18,75	20 — 10	—
---	-------------	-------	-------	-------	---------	---

„Aegir“ hat bei der 6 stündigen Erprobungsfahrt am 6. März folgende Resultate erzielt: Wind WzS Stärke 1; Schraubensteigung 4,28 m; Tiefgang im Mittel 5,35 m vorn, 5,37 m hinten; Schiffsgeschwindigkeit 15,543 Seemeilen; Umdrehungen 143,4 pro Minute; 5522 indizierte Pferdestärken (Hauptmaschinen); Kohlenverbrauch pro indizierte Pferdestärke und Stunde 0,818 kg.

„Elsaß“ hat am 15. März bei den Meilenfahrten vor Neutrug als mittlere Höchstgeschwindigkeit mit 114,9 Umdrehungen pro Minute und 16 812 indizierten Pferdestärken 18,74 Seemeilen gelaufen. Genauere Angaben folgen im nächsten Heft.

— **Verschiedenes.** Das Fahrwasser und der Hafen von Wismar sollen auf eine Wassertiefe von 6 m vertieft werden. Der ausgebaggerte Boden wird verwendet, um Grund und Boden für neue Lagerplatzanlagen an der Westseite des Hafens zu schaffen. Auch ein neuer Hafeneinschnitt soll zur Vergrößerung der Kaifläche hergestellt werden. Die Vertiefung der Fahrtrinne und des Hafens soll 1906 beendet sein.

Auf den Howaldt-Werken in Kiel ist der erste deutsche Handelsdampfer fertiggestellt, der an Stelle der Kolbenmaschine als Hauptmaschine eine Turbinenanlage hat. Die Turbine ist eine Zoelly-Turbine. Die ersten Erprobungen haben sehr befriedigt. Auf der Mehrzahl der größeren englischen und schottischen Werften befinden sich Handelsdampfer mit Turbinenanlagen im Bau.

Nachstehende Zusammenstellung veranschaulicht die Zunahme des Schiffsverkehrs im Hafen von Hamburg in den letzten drei Jahren:

Es kamen an Seeschiffen an:

	Dampfer	Register-tonnen	Segler	Register-tonnen	Zusammen Schiffe	Register-tonnen
1902 . . .	9025	7 894 000	4272	833 000	13 297	8 727 000
1903 . . .	9449	8 314 000	4579	842 000	14 028	9 156 000
1904 . . .	9577	8 637 000	5284	976 000	14 861	9 613 000

Von den 1904 eingelaufenen Seeschiffen löschten und luden etwa 55 Prozent (5409 Schiffe mit 5 334 000 Registertonnen) an den Kaik. Die deutsche Flagge überwiegt im Hafenverkehr von Hamburg. An den Kaianlagen arbeiteten 1904: 2450 deutsche Seeschiffe mit 3 400 000 und 1908 englische Seeschiffe mit 1 400 000 Registertonnen. Die S. A. B. A. G. ist etwa mit derselben Tonnage an der Kaibenutzung beteiligt wie der gesamte englische Schiffsverkehr. („Schiffbau“, Heft 11.)

Für das Linienschiff „Braunschweig“ ist durch die Flottenvereine des Großherzogtums Braunschweig eine Landesgabe gesammelt und dem Staatssekretär des Reichsmarine-Amtes übermittelt. Seine Majestät der Kaiser hat die Annahme der Stiftung

verfügt und seinen Dank aussprechen lassen. Die Zinsen der Sammlung sollen nach noch aufzustellenden Statuten als Prämien für gute Leistungen und als Unterstützung zugunsten der Mannschaft des Linienschiffes Verwendung finden.

Das Kanonenboot „Habicht“ feierte am 18. März sein 25 jähriges Dienstjubiläum; es setzte am 18. März 1880 zum ersten Male Flagge und Wimpel.



England. Zwei Ereignisse stehen im Vordergrund des maritimen Interesses: Die Verminderung der Ausgaben für die Flotte im kommenden Etatsjahre um 3,5 Mill. Pfd. Sterl. und die Enthebung Lord Selbornes von der Stellung als Erster Lord der Admiralität nach einer 4 jährigen, energischen, weitsichtigen Amtsführung. Der Etat ist an anderer Stelle ausführlich behandelt worden. Er erreicht eine Gesamthöhe von 33 389 500 Pfd. Sterl. Die Vertretung des Etats im Unterhause durch den Parlamentssekretär Mr. Pretyman war keine sehr glückliche, sie stand hinter den Leistungen seines Vorgängers, des jetzigen Kriegsministers Mr. Arnold Forster, sehr zurück. Daß trotzdem die ersten Positionen mit Majorität angenommen wurden, ist wohl zum größeren Teil dem allgemeinen Vertrauen, das die Admiralität sich unter Lord Selbornes Führung zu erwerben verstanden hat, und zum kleineren der Befriedigung über die Verminderung der Ausgaben zuzuschreiben. Auffällig ist das fast ängstliche Bestreben der Regierungsvertreter, die Diskussionen im Unterhause von dem militärisch-politischen Gebiete fernzuhalten und sich gegen alle Bemühungen der Opposition, die zum Verständnis des Etats und insbesondere der Neuverteilung der Flotten notwendige Auskunft zu erlangen, ablehnend zu verhalten, wenn man nicht den Hinweis eines Regierungsanhängers auf die Verhandlungen über den französischen Marineetat in der Kammer als eine indirekte politische Begründung sehen will. Keinesfalls haben sich die Verhandlungen im Unterhause zu einem Standpunkt erhoben, der der Wichtigkeit der letzten Reorganisation der Admiralität entsprochen hätte. Bei der Einführung des Etats war das Haus nur sehr schwach besetzt. In der Presse tauchte deshalb schon die Vermutung auf, Lord Selborne habe seine Enthebung von dem Posten als Erster Lord der Admiralität herbeigeführt, weil in den nächsten Jahren die Flotte wieder etwas mehr in den Hintergrund treten würde; viele können sich sonst den Verzicht auf eine Stellung im Kabinett zugunsten der zwar auch sehr verantwortungreichen, aber doch abhängigeren Stellung als Lord High Commissioner für Südafrika anstelle Lord Milners nicht erklären. Im Oberhause dagegen, wo die Regierung sicher war, daß eine Aussprache über die Marinepolitik nicht zu Parteizwecken ausgenutzt werden würde, ergriff Lord Selborne bei Gelegenheit einer von Lord Spencer eingebrachten Interpellation das Wort, um die Marinepolitik während seiner Amtsführung als eine Weiterentwicklung, nicht als einen Umsturz bisher gültiger Grundzüge klarzulegen. Oberhaus wie Unterhaus konnten nicht umhin, seiner Tätigkeit als Erster Lord der Admiralität uneingeschränktes Lob zu zollen, und dies mit Recht. Die englische Flotte hat unter ihm die einschneidendsten Organisationsänderungen durchgemacht, Änderungen, die wohl keiner bei dem konservativen Charakter des Volkes in so kurzer Zeit für möglich gehalten hat. Die englische Marine marschiert jetzt am Schluß seiner Amtsführung wieder unbestritten an der Spitze aller großen Marinen und geht diesen bahnbrechend weiter voran. Der Personalreorganisation, die die technische Seite der Ausbildung auf den ihr nach den jetzigen Verhältnissen gebührenden Platz erhebt, werden alle Marinen über kurz oder lang, aber je eher desto besser, folgen müssen. Der zu seinem Nachfolger ernannte Earl Cavdor ist trotz seiner langen Wirksamkeit als Parlamentsmitglied in den Jahren 1874 bis 1895 wenig als Politiker hervorgetreten, hat sich dagegen als Chairman of the Great Western Railway durch seine umsichtige Leitung einen Namen gemacht, so daß von ihm allgemein eine Verminderung der Verwaltungskosten

und sonstigen unfruchtbarcn Ausgaben durch Einführung kaufmännischer Grundsätze in der Marineverwaltung erwartet wird. Auch soll Lord Cawdor ein gewandter Redner sein, ein Umstand, der bei der augenblicklichen Stellung der Regierung für seine Wahl mit ins Gewicht gefallen ist.

Nach dem Bericht des Oberrechnungshofes, Auditor General of Public Accounts, über die Flottenausgaben zu urteilen, wird der neue Erste Lord ein seinen Talenten entsprechendes weites Tätigkeitsfeld vor sich haben, das bereits durch die Untersuchungskommission über eine Vereinfachung und Verbilligung des Werftbetriebes für ihn vorbereitet wird. Aus dem Bericht des Oberrechnungshofes ist besonders die Höhe der Reparaturkosten auf den Privatwerften bemerkenswert, zu der Lord Selborne zur Beschleunigung der Reparaturen seine Zuflucht genommen hatte. So z. B. hätten durch die Reparatur des Linien Schiffes „Colossus“ und des kleinen Kreuzers „Belorus“ auf einer der Regierungswerften 66000 Pfd. Sterl. gespart werden können.

Mit großer Befriedigung wurde in England die Entscheidung der internationalen Kommission zur Untersuchung des Vorfalles auf der Doggerbank in der Nacht vom 21./22. Oktober v. Js. aufgenommen. Die Mehrheit dieser Kommission war der Ansicht, daß das Vorgehen des russischen Admirals Rojestvenski in jener Nacht eines tatsächlichen Grundes entbehrte, daß weder ein Torpedoboot unter der Fischerflotte war, noch eines dieser Fischerboote einer feindlichen Handlung sich schuldig machte. Die russische Regierung hat hiernach die Entschädigungsansprüche der Fischer in Höhe von 65000 Pfd. Sterl. bezahlt. Nach dieser für England günstigen Entscheidung hat jetzt die Regierung wieder den „Knight Commander“-Fall aufgenommen und von Rußland eine Entschädigungssumme von 100000 Pfd. Sterl. für das nach englischer Ansicht verbotene Versenken eines neutralen beschlagnahmten Schiffes neben der von den Eigentümern der Ladung beanspruchten Summe gefordert. Mit Spannung wird man dem Ausgange dieser Verhandlungen wegen der internationalen Bedeutung, die eine Anerkennung der englischen Forderung durch Rußland gewinnt, entgegensehen müssen.

Mr. Lees viel besprochene Rede, in der er sagte, die englische Flotte müsse den ersten Schlag führen, bevor noch die Zeitungen die ersten Nachrichten von dem Abbruch der diplomatischen Verhandlungen gebracht hätten, hat im Oberhaufe gewissermaßen noch ein Nachspiel gefunden. Lord Ellenborough gab hier der Befürchtung Ausdruck, daß der überraschende Angriff auch vom Gegner erfolgen könne, und glaubte besonders an die Gefahr, daß einzelne Häfen durch Versenken von Dampfern oder Minen gesperrt werden, oder daß überraschende Torpedobootsangriffe auf die Flotte erfolgen, wenn sie z. B. in Solent zu Paradezwecken versammelt sei, oder daß unvermutete Landungen vorgenommen werden könnten. Schließlich wies er auf die Nachteile hin, die durch Veröffentlichungen der Presse über Schiffsbewegungen und dergleichen in der Spannungsperiode entstehen könnten, und fragte den Ersten Lord der Admiralität, welche gesetzlichen Maßregeln gegen solche Veröffentlichungen vorhanden seien. Lord Selborne lehnte es ab, auf eine Überraschung mitten im tiefen Frieden einzugehen, leugnete die Möglichkeit erfolgreicher Landungen, solange die Flotte nicht geschlagen sei, indem er das Verhalten der Japaner im jetzigen Kriege als Beweis anführte, und ging dann auf die Frage der Nachrichtenkontrolle in der Spannungsperiode näher ein. Er erklärte, die jetzigen Gesetze gäben zwar der Admiralität und dem Kriegsminister die nötigen Rechte, die Verbreitung von Nachrichten zu überwachen, die Mittel, wie das zu erreichen sei, bedürften aber noch der sorgfältigen Erwägung des Defence Committee; ohne eine patriotische Mitwirkung der Presse selbst sei aber nichts Wirksames zu machen.

— Personal. Der Chef der Kanalflotte, Vizeadmiral Wilson, sowie der Chef der Portsmouth-Station, Vizeadmiral Douglas, wurden zu Admiralen befördert. Vizeadmiral Beaumont übernahm den Befehl über die Plymouth-Station vom Admiral der Flotte, Sir Edw. Seymour. Die Kommandeure der Mannschaftsdepots in den drei Hauptkriegshäfen wurden zu Kommodoren 2. Klasse ernannt.

Die nach dem neuen Ausbildungssystem eintretenden Kadetten werden in Zukunft 2 Jahre in Osborne und 2 Jahre in Dartmouth erzogen werden. Der bisherige Leiter des Osborne-College, Captain Wemyss, geht im Herbst mit den ersten Zöglingen des neuen Systems nach Dartmouth und soll dann bald darauf als Inspector of Naval Training in der Admiralität sowohl die Osborne- wie die Dartmouth-Schule unter sich haben. Die erste erhält zum Leiter Commander Sinclair, die letztere Captain Goodenough.

Der Ausbildungskursus für Leutnants zu Torpedooftizieren wird von 15 auf 52 Wochen verlängert werden. Hiervon sind 12 Wochen für theoretischen Unterricht, 9 Wochen für die Whitehead-Torpedos, 4 Wochen für praktische Arbeiten, 3 Wochen für Minendienst, 10 Wochen für Elektrizität, 1 Woche für Chemie, 12 Wochen für praktische Übungen angelegt.

Um die Zahl der aktiv ausgebildeten Mannschaften in der Reserve zu vermehren, hat die Admiralität die Bedingungen zum Loskauf von der aktiven 12jährigen Dienstverpflichtung dahin erleichtert, daß anstatt 25 Pfd. Sterl. nur 4 Pfd. Sterl. von demjenigen gezahlt zu werden brauchen, der nach 4-jähriger aktiver Dienstzeit für die verbleibenden 8 Jahre zur Royal Fleet Reserve übertreten will. Leute, die bereits einer 8jährigen aktiven Dienstzeit genügt haben, können ohne Entschädigung für die verbleibenden 4 Jahre zu dieser Reserve übergeführt werden. Die als Geschützspezialisten ausgebildeten Leute sind von dieser Vergünstigung ausgenommen.

— Manöver. Die in der vormonatlichen Rundschau erwähnten Manöver der Atlantik- und Kanalflotte zwischen Vigo und Lagos dauerten 4 Tage; am ersten Tage: Übungen vor Anker, Reheisen usw.; am zweiten Tage: gemeinsames Evolutionieren, abends Schleppübungen; am dritten Tage: Gefechtsübung; am vierten Tage: Marschübungen und Segelregatten.

Zu der Gefechtsübung teilte sich die Flotte in eine B- und eine X-Flotte. Die B-Flotte bestand aus dem Kanalgeschwader: fünf Schiffe der „Duncan“-Klasse und „Triumph“ als schnelle, vier Schiffe der „Royal Sovereign“-Klasse als langsamere Division, sowie aus den augenblicklich vorhandenen Schiffen des 1. Kreuzergeschwaders und den Kreuzern der Kanalflotte: zwei Panzerkreuzer und „Topaze“ als Kreuzergruppe. Die X-Flotte wurde von den Schiffen der Atlantikflotte, sieben Schiffe der „Majestic“-Klasse und dem geschützten Kreuzer „Doris“, gebildet.

Der Grundgedanke war folgender: Die X-Flotte will einen 90 Seemeilen entfernten Stützpunkt erreichen, die B-Flotte soll sie vorher zur Schlacht stellen. Als Stützpunkt galten die Burling-Inseln.

Bei Beginn der Übung dampfte die X-Flotte 6 Seemeilen vor der B-Flotte mit einer Geschwindigkeit von 15 Seemeilen und Kurs auf die Burlings. „Caesar“ mit Lord Beresford an Bord führte, „Victorious“, Flaggschiff des zweiten Admirals, stand an vierter Stelle. Die schnelle Division der B-Flotte, mit „Triumph“ an der Spitze, dampfte mit 18 Seemeilen Fahrt an der Backbordseite der X-Flotte auf, die drei Kreuzer vor ihnen. Nach 3 Stunden stand die Division 3 Seemeilen backbord voraus vor der X-Flotte und suchte ihr den Weg durch Schwenkung nach Steuerbord zu verlegen. Die noch weiter ausfallenden drei Kreuzer griffen die X-Flotte an der bisherigen Feuerleeseite an, um ein Abdrehen nach Steuerbord zu verhindern; die beiden Panzerkreuzer kamen hierbei zum Torpedoschuß. Der Torpedo der „Good Hope“ traf die „Victorious“, der der „Bedford“ ging kurz hinter „Caesar“ vorbei; die beiden Panzerkreuzer wurden außer Gefecht gesetzt. Die X-Flotte hielt anscheinend Kurs durch und wurde nachher als besiegt erklärt.

Bei den Schleppmanövern brauchte „Illustrious“ 16 Min. 53 Sek., um „Caesar“ in Schlepp zu nehmen, und 9 Min. 25 Sek., um sie wieder loszuwerfen, d. i. die beste Leistung.

— Die aktive Flotte. Die Kanalsflotte kam am 23. Februar von Vigo nach Berehaven und blieb dort zum Teil bis Ende März. „Russell“ und „Swiftsure“ waren bereits von Vigo aus zur jährlichen Überholung und zum Einbau von Feuerleitungsrichtungen auf die Werft geschickt. Die für die „Empress of India“ zur Flotte tretende „Hannibal“ sowie der Kreuzer „Dido“ kamen in Berehaven zum Geschwader. Die vier aus dem Mittelmeer gekommenen Schiffe der „Duncan“-Klasse gingen von Berehaven direkt auf die Werften. Anfang April soll sich die Flotte wieder in Portland vereinigen, nachdem alle Schiffe die erforderlichen Instandsetzungsarbeiten beendet haben.

Das erste Kreuzergeschwader mußte nach und nach alle vier Kreuzer der „Monmouth“-Klasse zum Schleppen der austrangierten Schiffe detachieren, da das zweite Kreuzergeschwader die Ausreise ins Mittelmeer antreten sollte. Beim Schleppen kam „Kent“ in Firth of Forth zweimal auf Grund, ohne Schaden zu nehmen. Das Flaggschiff „Good Hope“ übte im Laufe des März zusammen mit den sechs Kreuzern der Royal Naval Reserve und war Ende März mit diesen in Portland.

Die Atlantik-Flotte machte im Laufe des Monats von Gibraltar Übungsfahrten. Vizeadmiral Maiz übernahm am 1. März den Oberbefehl von Lord Beresford. Dieser ging mit seinem Flaggschiff „Caesar“ nach England zurück. „Caesar“ selbst trat mit der Besatzung der „Royal Oak“ am 7. März in den Verband der Kanalsflotte. Die Kommandoabgabe Lord Beresfords gibt Veranlassung zu lobenden Kritiken, allerdings nicht in dem Maße, wie es nach den Preiskäufungen bei der Kommandoübernahme vor 2 Jahren erwartet wurde. Anfang April wird „Commonwealth“ und der geschützte kleine Kreuzer „Amethyst“ zum Geschwader stoßen.

Das zweite Kreuzergeschwader hat erst am 1. März in Stärke von drei Kreuzern die Ausreise nach Gibraltar angetreten, „Essex“ ist bereits mit dem Herzog und der Herzogin von Connaught im Mittelmeer, „Cornwall“ wurde zur Eskorte der Königin auf der Reise nach Lissabon zurückgehalten. Auf der Fahrt nach Gibraltar legte der neue Geschwaderchef, Prinz Louis von Battenberg, besonderen Wert darauf, die Offiziere an das Fahren ohne Fahrt- und Ruderzeichen und das Signalpersonal an ein Signalisieren von ihren Geschützstellungen aus zu gewöhnen.

Die Mittelmeerflotte übte einzeln oder in kleinen Verbänden in den griechischen Gewässern, trat Ende März eine kurze Kreuztour im Verbands nach der Sudabucht und Corfu an. Der Kommandowechsel zwischen Admiral Dornville und Vizeadmiral Lord Beresford wird erst im Juni stattfinden. Die beiden Panzerkreuzer „Suffolk“ und „Lancaster“ werden nach Indienststellung der beiden ersten Kreuzer der „Devonshire“-Klasse zum ersten und zweiten Kreuzergeschwader treten. Mit einer weiteren Fertigstellung von Kreuzern dieser Klasse wird voraussichtlich auch dieses dritte Kreuzergeschwader auf sechs Panzerkreuzer gebracht werden.

Das vierte Kreuzer- oder Particular Service-Geschwader kehrte am 28. März nach Devonport, dem neuen Stationsort, unter Admiral Bosanquet zurück. Der Kreuzer 3. Klasse „Diamond“ versteht während der Abwesenheit den Stationsdienst an der nordamerikanischen Küste. Die Absicht, das Flaggschiff „Ariadne“ durch den großen geschützen Kreuzer „Edgar“ abzulösen, wurde wieder aufgegeben. Ende April bis Ende Juni wird das Geschwader wieder in Nordamerika sein. Während der Übungsreisen fahren die Schiffe z. T. einzeln.

Das chinesische Geschwader blieb im Süden der Station und wurde vom Geschwaderchef möglichst zusammengehalten. Das Linienschiff „Barfleur“ ging mit Ablösungsmannschaften für „Vengeance“ nach Colombo. Letzteres Schiff erhielt den diesjährigen Preis für Schießen mit schweren Schiffsgeschützen, den im letzten Jahre „Ocean“ erworben hatte. Der große geschützte Kreuzer „Diadem“ hat die Ausreise zur Ablösung der „Amphitrite“ angetreten. Von den auf der Station befindlichen Torpedobootszerstörern sollen sechs in Dienst, zwei in Reserve sein.

— Die Reserveflotte. Der Dienst auf den Schiffen der Reserveflotte wird dem Dienst auf der aktiven Flotte gleichgeachtet, die Bezüge sind die gleichen, nur erhält der Kommandant anstatt 18 Shilling nur 12 Shilling tägliche Kommandozulage (Command Money).

Die Portsmouth-Division — „Canopus“, „Gollath“, „Terrible“, „Powerful“, „Pandora“ — machte unter Kontreadmiral Groome vom 4. bis 17. März eine Übungsfahrt zur Erledigung von Schießübungen. Die Linienschiffe „Ramilies“ und „Repulse“ der Chatham-Division waren Ende März fünf Tage zu gleichem Zweck in See.

Das Linienschiff „Renown“ wird für die Reise des Prinzen und der Prinzessin von Wales nach Indien im Herbst d. Jz. ausgerüstet.

Der Stationschef in Chatham soll angeordnet haben, daß die in der Reserve befindlichen Torpedoboots-Flottillen in jeder Woche eine Tag- und Nachtfahrt machen.

— Schiffbauten. Die Schiffe der „Mitotaur“-Klasse werden 149 m lang, 22,9 m breit und sollen einen Konstruktionsstiefigang von 7,9 m und ein Displacement von 14600 Tonnen haben. Der Gürtelpanzer wird sich über das ganze Schiff in einer Dicke von 76—152—101 mm (hinten—Mitte—vorn) erstrecken und bis zur Höhe des Batteriedecks reichen. Abweichend von der „Duke of Edinburgh“-Klasse wird der Schiffskörper über dieses Deck hinaus nicht gepanzert. Ein weiterer Unterschied in der Panzerung ist die Beschränkung des oberen Panzerdecks auf den Raum über den beiden Maschinen in 35 mm Dicke, während das untere durchgehende Panzerdeck eine Stärke von 63 mm in den schrägen und 50 mm in flachliegenden Teilen hat; die Panzerquerwände fallen fort. Die Gewichtersparnis (etwa 380 Tonnen) ist durch die hohe Aufstellung der Artillerie — vier 23,4 cm und zehn 19,4 cm auf Oberdeck — aus Stabilitätsrückichten bedingt. Auf der „Warrior“-Klasse (verb. „Duke of Edinburgh“-Klasse) stehen sechs 23,4 cm und vier 19,4 cm auf Oberdeck. — Die Torpedoarmierung wird aus fünf Torpedo-Unterwasserrohren bestehen, je ein Paar breitseits vorn und achtern, eins im Heck. Die beiden Dreifach-Expansionsmaschinen entfalten 23500 Pferdestärken und geben dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 23 Seemeilen. Der Dampf wird von Yarrow-Kesseln in fünf getrennten Kesselräumen geliefert. Die Schiffe haben vier Schornsteine und zwei Masten.

Alle neuen Linienschiffe und Kreuzer sollen Einrichtungen für Ölfuerung erhalten. — Das Linienschiff „Africa“ wird am 20. April in Chatham von Stapel laufen.

— Probefahrten. Der erste Panzerkreuzer der „Devonshire“-Klasse, die bei Beardmore & Co. gebaute „Carnarvon“, hat die Probefahrten mit großem Erfolg beendet und eine Maximalgeschwindigkeit von 23,3 Seemeilen gegenüber der kontraktlich geforderten von 22,25 Seemeilen erreicht (6 Zylinder- und 22 Niclauffe-Kessel).

		Ind. Pferdestärken:	Kohlenverbrauch pro ind. Pferdestärke und Stunde:	Geschwindigkeit in Seemeilen:
bei der 30stündigen Fahrt				
mit $\frac{1}{3}$ der Maschinenleistung	4756	1,05 kg (Zyl.-Kessel)	14,3	
bei der 30stündigen Fahrt mit				
70 Proz. der Maschinenleistung	15212	0,89 kg	21,43	
bei der 8stündigen Fahrt unter				
Volldampf	21322	1,14 kg	23,3	

Die „Devonshire“ hat ihre Probefahrten begonnen und bis jetzt befriedigend durchgeführt; „New Zealand“ und „Forward“ sollten Ende März, „Roxburgh“ Mitte April zu Probefahrten fertig sein.

Bei den Vergleichsfahrten zwischen dem kleinen Kreuzer „Amethyst“ mit Turbinenmaschinen und dem Schwesterschiff „Topaze“ mit Kolbenmaschinen ergab sich, daß „Amethyst“ bei Geschwindigkeiten unter 14 Seemeilen einen größeren, bei 14 Seemeilen den gleichen und bei höheren Geschwindigkeiten einen geringeren Kohlenverbrauch hatte.

Geschwindigkeit:	„Amethyst“:	„Topaze“:
10 Seemeilen	1450 kg	1150 kg
14 „	2300 kg	2350 kg
18 „	4200 kg	5450 kg
20 „	5450 kg	7700 kg
22,1 „ maximal „Topaze“	12 200 kg	13 050 kg
23,6 „ = „Amethyst“		

— Kessel. Auf „King Edward VII.“ wurden 8stündige Fahrten zum Vergleich der Leistungen der Babco & Wilcox mit denen der Zylinderkessel mit folgenden Resultaten abgehalten:

	Babco & Wilcox- Kessel	Zylinder- kessel	Babco & Wilcox- Kessel	Zylinder- kessel
	1/5	1/5	5/5	5/5
der Leistung				
Kesseldruck	195	191	198	190
Umdrehungen	66,4	65,2	87,1	84,3
Luftdruck	—	—	0,8	0,95
Indizierte Pferdestärken	3759	3634	7510	6686
Kohlenverbrauch (ind. Pferdeest.)	1,74 lb.	1,8 lb.	1,67 lb.	1,88 lb.
Wasserverlust	8,43 t	7,9 t	?	6,25 t

— Die austrangierten Schiffe. Nach einem Parlamentsbericht wird von den aus der aktiven Kriegsschiffsliste gestrichenen Schiffe noch eine große Anzahl für Kriegszwecke erhalten werden. Die in Frage kommenden Schiffe sind bei der Besprechung des Etatvoranschlags aufgeführt. Es gibt hiernach vier Klassen von Schiffen:

1. Klasse = 1. Kampflinie: Aktive und Reserveflotte,
2. Klasse = 2. Kampflinie: die zwar veralteten aber noch kampfkraftigen Schiffe,
3. Klasse: Hilfschiffe,
4. Klasse: Wertlose Schiffe — zum Verkauf.

Am 4. April werden in Chatham die zur letzten Kategorie gehörenden Schiffe verkauft werden. Der „Daily Graphic“ macht den Vorschlag, Japan ein Vorkaufsrecht einzuräumen, die Schiffe aber erst nach dem Kriege abzugeben.

— Artillerie. Auf allen Schiffen der „Majestic“-Klasse werden die Gefechtsmarsen als Beobachtungs- und Meßstellen eingerichtet.

Auf „Canopus“ mußten ebenfalls die 30,5 cm-Geschütze wegen Rissen in den Kernrohren ausgewechselt werden.

Es geht das Gerücht, daß die Artillerieschulen in Devonport und Chatham aufgelöst werden und nur eine Artillerie-Spezialschule in Portsmouth beibehalten wird. Die Admiralität hat eine größere Bestellung auf 30,5 cm-Halbpanzergranaten gemacht, welcher Konstruktion, wird nicht erwähnt.

— Torpedowesen. Alle Torpedobootszerstörer sollen ebenso wie Linienchiffe und Kreuzer Einrichtungen für Dfseuerung erhalten.

Die Versuche mit verschiedenen Außenbordanstrichen der Torpedofahrzeuge haben ergeben, daß für den Tag das Grau der deutschen Schiffe, für die Nacht und Scheinwerferlicht stumpfschwarz die beste Farbe ist.

Der Torpedobootszerstörer „Colne“ lief am 21. Februar bei Thornycroft, „Swale“ am 20. März bei Palmer, „Garry“ am 21. März bei Poplar in Harrow von Stapel.

— Unterseeboote. Die neuen Boote des B-Typs gebrauchen zum Untertauchen 3 Minuten.

Die Ursache des Unglücks auf „A 5“ in Queenstown war ein vorschriftswidriges Anstellen des Hauptmotors, dessen Bürsten ohne Schutz sind, obgleich bei der Übernahme

von Gasolin gemerkt wurde, daß eine Gasolinpumpe undicht sein mußte. Die überspringenden Funken der Bürsten entzündeten die Gasolingase.

Die A-Boote sind jetzt sämtlich zu Wasser.

— Häfen und Werften. Das Werftarbeiterpersonal in Bermuda soll um 50 Prozent verringert werden.

Auf Kosyth sind einschl. Landkauf bis März d. Js. 153 890 Pfd. Sterl. verwendet worden.

Für Weihaiwei wurden im ganzen jetzt 13 000 Pfd. Sterl. ausgegeben.

— Drahtlose Telegraphie. Die Kanalslotte war während ihres Aufenthalts an der spanischen Küste in steter Verbindung mit der Boldhu-Station.

In einem Vortrage vor der United Service Institution beschrieb Marconi seine neuesten Einrichtungen zum Abstimmen der Funkprüchapparate, durch die es möglich sei, mit einer Station zu verkehren, ohne daß andere gleichzeitig davon berührt würden. Aus dem Bericht über den Vortrag ist leider nicht ersichtlich, ob die anderen Stationen nicht stören oder die Abstimmung herausfinden können. — Eine zweite von Marconi erwähnte Neuerung ist die Einführung des magnetischen Detektors anstelle der alten Kohärer oder Detohärer in den Empfangsapparaten. Durch Wahl eines anderen Eisenterns und einer anderen Umwicklungsart sei es gelungen, die vom Detektor aufgefangenen elektrischen Wellen auf ein Relais und weiter auf einen Schreibapparat wirken zu lassen.



Frankreich. Das wichtigste Ereignis des Berichtsabschnittes, die Annahme einer Programmforderung für die Entwicklung der Marine in der Deputiertenkammer, ist an anderer Stelle ausführlich behandelt worden.

— Parlamentarisches. Ehe noch der Marineminister mit dem neuen Programm auftreten konnte, hat de Lanessan der Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, der das Flottengesetz vom Jahre 1900 ergänzt. Es wird darin der Bau von 6 Ersatzlinienschiffen zur Bildung eines gleichartigen Geschwaders, 3 Panzerkreuzern zum Ersatz und als eine gleichartige Division, 6 Torpedobootsjägern und 81 Torpedobooten, die bisher noch nicht in Bau gegeben sind, und einer durch den oberen Marinerat festzusetzenden Zahl von Unterseebooten gefordert. Die Konstruktionsdaten aller dieser Schiffe bilden einen Teil des Finanzgesetzes und dürfen nicht geändert werden. Die Baukosten sind dem ordentlichen Etat zu entnehmen, besonders nachzuweisen und übertragbar. Dem Entwurf ist eine längere Begründung beigegeben, die neues nicht enthält. Die Zeit, innerhalb der die Ersatzbauten ausgeführt werden sollen, überläßt de Lanessan der Marinekommission.

— Die in kurzer Zeit einander folgenden Grundberührungen des „Chateaurenaault“ und „Sully“ in den Gewässern Indochinas auf unbekanntem Felsen hat die öffentliche Erörterung dem Seevermessungswesen zugewendet. Minister Thomson gab in der Budgetverhandlung schon als Grund für die mangelhaften Seekarten jener Gegend den Mangel an Vermessungspersonal an. Aviso „Manche“ ist als Vermessungsschiff schleunigst eingerichtet worden und wird baldigt mit zwei Ingenieurhydrographen dorthin gehen. Gleichzeitig ist die seit etwa einem halben Jahre unbesezte Stelle eines Direktors der Hydrographie wieder besetzt. Es wird eine Vermehrung der Stellen gefordert, da nur 10 Ingenieurhydrographen für Entsendungen verfügbar sind; 3 sind in der heimischen Küstenvermessung, 2 in Paris, 2 in Madagaskar tätig und 2 werden nach Indochina gehen. Dabei sind noch Lücken in der Vermessung des Senegal, ja selbst Algeriens vorhanden.

— Organisation. Die näheren Bestimmungen über Einstellung, Ausbildung, Aufsrücken usw. der algerischen Seedienstpflichtigen, Baharia, sind durch präsidientielles Dekret vom 18. Januar geregelt worden, aus dem hervorgehoben werden möge, daß auch diesen Eingeborenen ein Aufsrücken zum Oberleutnant zur See ermöglicht ist.

Für die Zulassung zur Eintrittsprüfung der Marineschule sind die Altersgrenzen auf mindestens 15½ und höchstens 19 Jahre festgesetzt, von denen Ausnahmen nicht gestattet sind.

Die neue Beförderungsordnung für Mannschaften vom November 1904 hat durch präsidientielles Dekret vom 16. Februar 1905 einige grundsätzliche Abänderungen erfahren, von denen die wichtigste die ist, daß fortan auch die Ernennung zum Obermatrosen (quartier-maitre) vom Marineminister erfolgt, so daß nunmehr alle Beförderungen im Unteroffizierkorps von diesem ausgehen.

Die Küstenpanzer Typ „Terrible“ und die Panzerkreuzer Typ „Amiral Charner“ sind auch in der Reservebestellung zu je einer Division zusammengefaßt unter Befehl des Kommandanten des „Requin“ und des „Bruix“, die auch im Mobilmachungsfall Divisionschefs sein werden. Man erwartet eine Verbesserung der Instandhaltung der Schiffe von dieser Maßregel.

— Die fertige Flotte. Im Mittelmeergeschwader wurde das Legen einer Streuminenperre geübt. Zu diesem Zweck war von jedem Linienschiffe eine Mine auf Torpedobootsjäger „Sarcabane“ gegeben, der sie erst bei Tage, dann bei Nacht mit 14 Seemeilen Fahrt in Intervallen von 10 Sekunden, also in Abständen von 70 m, auslegte. Die Reservedivision wurde in der Nacht vom 15. zum 16. Februar auf dem Marsche zwischen Salins d'Hyères und Villafranca von den Torpedobootsjägern des Geschwaders angegriffen. Am 6. März verließ das Geschwader Villafranca und machte Angriffsübungen gegen die Küstenwerke zwischen Villafranca und Nizza, diese waren besetzt und in jedem war ein Seeoffizier, der über die Bewegungen der Kriegsschiffe Auskunft gab. Auch ein nächtlicher Angriff wurde gemacht. Am 9. März wurden Gruppen-Geschüßschießübungen vorgenommen, „Galilée“ legte Streuminen aus.

Die Vergungsarbeiten des „Sully“ sind der Dänischen Vergungsgesellschaft gegen eine tägliche Entschädigung von 1000 Mark und 800 000 Mark bei Gelingen übertragen und am 2. März begonnen worden. Nach den letzten Nachrichten erscheinen die Versuche wenig aussichtsreich.

Kreuzer „Chateaurenault“ hat am 12. März die Heimreise angetreten.

Allem Anschein nach werden große Flottenmanöver in diesem Jahre nicht abgehalten werden; es werden nur Sonderübungen zur Untersuchung der Operationen unmittelbarer Verteilung vorgenommen werden.

Der Kommandant des Panzerkreuzers „Marsellaise“ soll folgende Mängel des Schiffes beklagt haben:

Schwache Armierung im Verhältnis zur Wasserverdrängung;

ungenügender Schutz des Fußes der Türme;

nicht genügend feste Grundlage der Geschütze;

das Halten der Geschwindigkeit sei zweifelhaft;

die Kompaße werden durch die Erschütterungen bei 17 Seemeilen Fahrt und mehr wild.

Bei dieser Geschwindigkeit zeigen sich auch Beckagen vorn und hinten;

Regen- und Seewasser kann vom Oberdeck nicht ablaufen;

die Ankerklüsen sind zu klein, beim Zurückdrehen schlippt die Kette vom Kettenstück des Spills ab;

in den Trockenkammern fehlt Lüftungsanlage;

die Besatzung der 16 cm-Geschütze ist nicht gegen die Einflüsse beim Abfeuern der 19,4 cm-Geschütze gedeckt;

die Kleinartillerie ist schlecht verteilt, das Achterdeck gerät durch die Schrauben in solche Erschütterungen, daß man nicht zielen kann; die achteren Torpedorohre sind nicht genügend geschützt; der Transport der Scheinwerfer unter dem Schutze des Panzerdecks ist beschwerlich, die Kondensatoren müssen anstatt mit Stahl mit Messing oder Kupfer bekleidet werden, die Kesselbleche sind nicht stark genug für längeren Gebrauch, die Heizung im Zwischendeck versagt.

— Bewegliche Verteidigung. Die 1. und 2. Flottille des Ärmelkanals übte Mitte Februar vor Cherbourg gegen Panzerlanonenboot „Cocyte“.

Torpedoschießen mit Übungsköpfen gegen „Cocyte“ in Fahrt bei Tage, Nachtangriff in der Division und in Gruppe. Nächtllicher Angriff gegen den an unbekannter Stelle zu Anker liegenden „Cocyte“ bootswaise, nächtlliches Schießen mit Übungsköpfen gegen „Cocyte“ in Fahrt, Angriff in der Division abgeblendet. Bei den Übungen wurden 75 Prozent Treffer erreicht.

Die 1. und 2. Flottille des Ozeans nahm Ende Februar ähnliche Übungen gegen den Küstenpanzer „Fulminant“ vor Brest vor, dabei trafen das verankerte Schiff von 11 Schüssen 6, das in Fahrt befindliche von 8 Schüssen 3, beides bei nächtllichen Angriffen.

— Unterseeboote. Die Cherbourger Unterseeboote beteiligten sich an den Angriffen gegen „Cocyte“ mit ausgezeichnetem Erfolge.

Tauchboot „Nigrette“ und Unterwasserboot „Z“ haben die Vergleichsversuche vor einem besonderen Ausschusse, dem der Küstenpanzer „Amiral Tréhouart“ zur Verfügung gestellt ist, begonnen.

Am 11., 13. und 15. März unternahmen Tauchboot „Nigrette“ und Unterwasserboot „Z“ bei sehr stürmischem Wetter in dem schon bei gutem Wetter schwierigen Fahrwasser des Raz Blanchart neue Vergleichsfahrten. Dabei machte „Nigrette“ ausgetaucht 8,7 Seemeilen anstatt 9,25 Seemeilen und die auf Deck befindliche Mannschaft wurde nicht naß. „Z“ dagegen, das eine Kommandobrücke für die Besatzung hat, arbeitete sehr stark, erreichte nur 8,3 Seemeilen anstatt 11 Seemeilen, und die Mannschaft wurde sehr angestrengt, so daß „Z“ die Durchfahrt aufgab und sich zurückschleppen ließ. Die schlechtere Seefähigkeit und die geringere Geschwindigkeit von „Z“ wird zum Teil aus dem Vorhandensein der Kommandobrücke, zum Teil daraus erklärt, daß seine vier Torpedolanzierrohre vorn angebracht sind, das Boot vorderlastig machen und bei ausgetauchter Fahrt die Geschwindigkeit verringern. Die Ansicht des Komitees soll dahin gehen, daß nur das Tauchboot als Angriffsboot verwendbar ist und daß es nicht größer als 400 t sein sollte.

Untergetaucht lief „Z“ 4,1 Seemeilen anstatt 7,16 Seemeilen und „Nigrette“ 6,25 Seemeilen anstatt 6,7 Seemeilen. Zum Tauchen auf See und mit den Oberflächen im Betrieb brauchten bei 3 Versuchen, von denen der letzte überraschend befohlen wurde:

„Nigrette“:			„Z“:		
4 Minuten	30 Sekunden		5 Minuten	30 Sekunden	
4	14	„	4	40	„
5	50	„	10	—	„

Der Bau der „Guépe“-Klasse ist eingestellt worden bis auf zwei Boote, die zum Veruch der Motoren dienen sollen, die sowohl für Über- als Unterwasserfahrt bestimmt sind und gasdicht arbeiten sollen.

— Unterseeische Verteidigung. In Toulon werden Versuche mit Minen gemacht, die bedeutend stärkere Ladungen enthalten als früher.

— Die Flotte in Bau. Der Etat H, Neubauten, hat infolge der Beschlüsse der Kammer folgende Änderungen erfahren:

„C 17“ soll die Abmessungen usw. des „Ernest Renan“ und die Artillerie des „Jules Ferry“ erhalten, also:

Wasserverdrängung 13 700 Tonnen, Länge 157 m, Breite 21,4 m, Tiefgang 8,2 m, Maschinenkraft 36 000 Pferdestärken, Geschwindigkeit 23 Seemeilen, Kohlenfassung 2300 Tonnen, Verwendungsbereich 12 000 Seemeilen bei 10 Seemeilen Fahrt, 1630 Seemeilen bei höchster Leistung. Armierung: vier 19,4 cm-, sechzehn 16,5 cm-SK. in Doppeltürmen, vierundzwanzig 4,7 cm-SK., zwei 3,7 cm-SK. und zwei Unterwassertorpedorohre.

Ob die Änderung auch noch auf „C 16“ („Edgard Quinet“) ausgedehnt werden kann, der mit „Ernest Renan“ und „C 17“ (Waldeck-Rouffseau) nach dem erwähnten Kammerbeschluß eine gleichartige Division bilden soll, ist noch nicht festgesetzt. Sie sollen Ende 1908 und Anfang 1909 dienstbereit sein, „Ernest Renan“ 1908.

An Unterwasserbooten werden nur zwei der „Guêpe“-Klasse gebaut, „Q 49“ und „Q 50“, von 44.829 Tonnen, 20,55 m Länge, 2,10 m Breite, 2,02 m Tiefgang und einer Maschine von 240 Pferdestärken; dienstbereit Mitte 1906.

In Toulon werden zwei Tauchboote, „Q 47“ und „Q 48“, nach Plänen von Laubeuf gebaut, von 351 Tonnen, 47,1 m Länge, 4,9 m Breite, 3,113 m Tiefgang, Maschinenkraft 440 Pferdestärken, und zwar elektrische und Explosionsmaschinen, Fertigstellung Ende 1906; ferner ein kleines Versuchsboot von 21 Tonnen, „Q 61“, Länge 11,12 m, Breite 1,98 m, Maschinenkraft 140 Pferdestärken, das noch in diesem Jahre fertig sein soll.

„Q 59“ und „Q 60“ von Petithomme werden in Cherbourg gebaut und sollen Ende 1906 fertig sein, 425,861 Tonnen Wasserverdrängung, 54,98 m Länge, 3,9 m Breite, Maschinenkraft 1200 Pferdestärken.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Dupetit-Thouars“ hat am 14. Februar bei der Fahrt mit äußerster Kraft 22,02 Seemeilen Geschwindigkeit erreicht. Dabei wurden 21 958 Pferdestärken entwickelt bei einer stündlichen Verbrennung von 142 kg Kohle für den Quadratmeter Koflfläche, gegenüber den verlangten 19 600 Pferdestärken, 160 kg Kohlenverbrauch und 21 Seemeilen Geschwindigkeit. — Am 17. und 18. Februar wurden bei der 24-Stunden-Fahrt mit 10 867 indizierten Pferdestärken, 0,591 kg stündlichem Kohlenverbrauch für die Pferdestärke oder 59 kg für den Quadratmeter Koflfläche 18,92 Seemeilen erreicht.

Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ hat schon wieder das Unglück gehabt, auf der Fahrt vom Hafen in Brest zur Bucht von Lanberlach zur Regelung der Kompassse den Grund zu berühren und dabei einen Flügel der Steuerbordschraube zu havarieren. Gleichzeitig erlitt der Zylinder einer Hilfsmaschine eine bedeutende Beschädigung.

— Das neue Panzerplatten-Walzwerk in Guérigny, das von der Märkischen Maschinenbauanstalt zu Wetter a. d. Ruhr konstruiert ist, kann Platten von 9,4 bis 10 m Länge, 2,7 bis 3 m Breite und 4 bis 15 cm Dicke auswalzen.

— Die Häfen. Der Marineminister hat den Häfen die sofortige Unterfuchung der Herstellung moderner Ausrüstungsmittel für die Flotte aufgegeben, insonderheit Kohlenprähme für 1000 Tonnen Kohle mit Lademasten und mechanischer Heißvorrichtung, Leichtere von 250 bis 300 Tonnen zur schnellen Versorgung der Schiffe mit Maschinen-Schmieröl.

Am 10. März wurde der Verteidigungssektor Toulon alarmiert, die Übung verließ zufriedenstellend.

— Verschiedenes. Der Präsident der französischen Republik kann in Zukunft eine Dampfjacht zu seiner Verfügung haben, wenn der Staat das Vermächtnis des Herrn

Faulquier aus Montpellier, bestehend aus der 350 Tonnen großen Dampfschacht „Jeanne Blanche“, zum ausschließlichen Dienst des Präsidenten, annimmt.

— Fachliteratur. In „Le Yacht“ behandelt Ingenieur F. Cerio eine anderweitige Einrichtung und Aufstellung des Kommandoturmes. — Max bespricht die Verteidigung gegen Unterseeboote und kommt zu dem Schluß, daß die bisher vorgeschlagenen oder angewendeten Mittel sich als erfolglos erwiesen hätten. — R. R. nimmt das Gerücht der Neuschaffung eines Unterstaatssekretärs für die Kauffahrtei im Marineministerium zum Anlaß, um für die Aufhebung der Seeeinschreibung einzutreten.

In der „Revue maritime“ bespricht der griechische Linienschiffleutnant V. Tsocolos die Entwicklung der Bestückung der Linienschiffe und kommt zu dem Schluß, daß sie in absehbarer Zeit nur aus 30,5 cm-Geschützen und Kleinartillerie — etwa halb-automatischen 7,5 cm-Geschützen — bestehen, die Mittelartillerie also gänzlich fortfallen wird.

Der Chefredakteur von „La Marine française“, Ch. Dufour, widmet Pelletans Amtsführung als Marineminister einen Nachruf, den dieser sich nicht hinter den Spiegel stecken wird. Die politischen Freunde des Herrn Pelletan versuchten zwar, seine Fehler dem Kabinettschef, Tissier, in die Schuhe zu schieben, allein dieser habe bald allen Einfluß auf seinen Minister verloren, und zwar gerade durch die Leute zweiten Grades, die er, um allein den Minister beherrschen zu können, bei ihm eingeführt habe.

Jean Louis bespricht das Seegefecht vom 10. August 1904 und insbesondere die in der „Marine-Rundschau“, Novemberheft 1904, gegebene Darstellung mit ihren Schlußfolgerungen, lehnt aber den von der „Ligue maritime française“ angenommenen Satz: „Die Seeherrschaft gehört dem Linienschiff von genügender Geschwindigkeit“ für Frankreich ab.

„Armée et Marine“ zieht aus dem russisch-japanischen Kriege die Lehre: Wirksamkeit des Panzers, sehr geringes Ergebnis der Torpedoboote.



Rußland. Die nach gänzlicher Verdrängung der russischen Seestreitkräfte vom ostasiatischen Kriegsschauplatz sich weitab im Westen sammelnden Verstärkungsgeschwader sind seit zwei Monaten nicht über die Linie Aden—Madagaskar nach Osten vorgezogen. Als im Höhepunkt patriotischer Begeisterung, Oktober 1904, die erste Verstärkungsabteilung unter Admiral Rojestvenski die Ostsee verließ, hatte man als spätesten Zeitpunkt des Zusammentreffens mit dem Feinde in Ostasien Ende Januar im Auge. Die Folgen des Doggerbankvorfalls äußerten sich auf das Vorgehen hemmend, insofern als die Aufmerksamkeit aller auf dem Wege liegenden Staaten betreffs ihrer Pflichten als Neutrale zuungunsten der Russen verschärft wurde. Die Stimmen mehrten sich, daß diese Verstärkungen niemals auf den Kampfplatz kommen würden, selbst Kapitän Klado schwieg allmählich.

Der Fall Port Arthurs ließ den Wunsch auf Rückgewinnung der Seeherrschaft in den ostasiatischen Gewässern durch einen endlichen Sieg über die japanische Flotte nur noch dringender erscheinen. Wenige Tage darauf langte das Geschwader Rojestvenski in Madagaskar an und hat diese Insel erst nach beinahe dreimonatigem Aufenthalt in der zweiten Hälfte des Monats März verlassen. Abwarten der Verstärkungen, Schwierigkeiten wegen Mitführung der nichtrussischen Kohlendampfer waren die hauptsächlichsten Gründe, welche die Verzögerung entschuldigen sollten.

Augenblicklich — Ende März — ist die örtliche Verteilung der nach Ostasien bestimmten Verstärkungen zur See folgende: 1. Abteilung unter Admiral Rojestvenski: 5 Linienschiffe, 3 große Kreuzer, 3 Hilfskreuzer stark, ist nach der Reise ums Kap der

Guten Hoffnung seit Ende März mit unbekannter Bestimmung von Madagaskar unterwegs. Mit ihr muß sich mittlerweile die 2. Abteilung unter Kontreadmiral Fölkersjahm, aus 2 Linienschiffen, 1 großen Kreuzer, 4 kleinen Kreuzern, 2 Hilfskreuzern, 10 großen Torpedobooten bestehend, sowie die Transportflotte von 14 großen Schiffen vereinigt haben, so daß dieses erste Entlastungsgeschwader jetzt 7 Linienschiffe, 4 große Kreuzer, 4 kleine Kreuzer, 5 Hilfskreuzer, 10 große Torpedobooten stark ist. Die seit Mitte Februar folgende Abtheilung, bestehend aus 1 Linienschiff, 3 Küstenpanzerschiffen, 1 großen Kreuzer, 1 Hilfskreuzer, 5 Transportschiffen unter dem Kommando des Kontreadmirals Nebogátoff, ist Ende März vor Suez angekommen. Die letzten Nachrichten sprechen von einer Rückkehr der gesamten Flotte in der Ostsee; bei der an den Tag gelegten Neigung der Regierung, den Krieg fortzusetzen, erscheinen sie aber wenig glaubwürdig.

Bei dem Geschwader des Admirals Rojestvenski befindet sich der „Rus“, welcher mit Einrichtungen für Verwendung eines Fesselballons versehen ist. Es ist dies das erste Mal, daß die Russen zur See Gebrauch von diesem Hilfsmittel für die Aufklärung beabsichtigen. Als Vorbild diente die französische Luftballoneinrichtung, welche in dauernden Versuchen auf dem Kreuzer „Esaz“ entwickelt wurde. Vor Einrichtung des „Rus“ sind russischerseits im Schwarzen Meer einige Übungen und Erprobungen auf einem mit Fesselballon eingerichteten Schiffe gemacht worden.

Auf dem „Rus“ ist der Großmast herausgenommen worden, um achtern genügend Platz für die den zusammengelegten Apparat aufnehmende Hütte zu schaffen. Hier befinden sich auch die mannigfaltigen Apparate, welche zur Bedienung des Ballons notwendig sind, als Winden, Gaserzeuger usw. Sicherlich wird ein Ballon für die Aufklärung sowie unter Umständen auch für navigatorische Zwecke nützliche Dienste leisten können, wenn auch die Nachteile, welche in der Schwierigkeit der Bedienung, der Abhängigkeit von den Witterungsverhältnissen und der Vermehrung des Troßes durch ein besonderes Transportschiff liegen, nicht zu verkennen sind.

— Die zur Entscheidung des Hull-Zwischenfalls in Paris zusammengetretene Kommission hat mit Ablauf des Monats Februar ihre Sitzungen beendet und das Ergebnis in einem Schlußprotokoll zusammengestellt. Die wichtigsten Punkte daraus sind folgende: Aus den Vernehmungen gehe hervor, daß das Geschwader in getrennten Gruppen und von diesen besonders die letzte in wenig zusammenhängender Form marschiert sei. Die erste Gruppe unter Admiral Fölkersjahm habe beim Durchfahren durch die Fischerflottille mit Scheinwerfern geleuchtet und die Fahrzeuge als harmlos erkannt. Die zweite Gruppe unter Admiral Rojestvenski war durch alarmierende Signale des zurückgebliebenen Transportschiffes „Kamtschatka“ schon in gewisser Voreingenommenheit auf den Platz der Fischerflottille gekommen, welches Gefühl beim Sichten der ersten Fahrzeuge noch durch ein grünes Sternsignal des Führers der Fischerflotte vermehrt wurde. Die Kommission hält einerseits für erwiesen, daß keine fremden Torpedoboote zur Stelle waren, glaubt aber auch anderseits, daß der Befehl zur Eröffnung des Feuers der besten Überzeugung des Admirals entsprungen sei, wofür allerdings Rojestvenski die volle Verantwortung tragen müsse. Es sei voll anzuerkennen, daß der Admiral Rojestvenski, sobald die Anwesenheit von Fischerfahrzeugen festgestellt wurde, das Einstellen des Feuer befohlen habe, was natürlich erst nach Verlauf einiger Zeit allseits verstanden wurde. Der letzte Punkt, der berührt wird, ist das Verhalten des russischen Admirals nach der Katastrophe. Die Kommission drückt sich mit Bezug hierauf dahin aus, daß es Pflicht des Admirals gewesen wäre, so schnell als möglich von einem der ihm naheliegenden neutralen Länder aus Nachricht über den Vorfall zu geben, wobei gleichzeitig anerkannt wird, daß die gesamte unsichere Lage für den russischen Admiral die Fortsetzung der Reise ohne Zurücklassung eines oder mehrerer Schiffe nicht tadelnswert erscheinen läßt. Mittlerweile sind die Forderungen der englischen Fischer bezüglich des erlittenen Schadens mit 65 000 Pfd. Sterling befriedigt worden.

— Auf kaiserlichen Befehl wird mit Eröffnung der diesjährigen Schiffsahrt auf dem Amur eine Flottille von Kanonenbooten zum Schutz des Handels und Verkehrs errichtet. Aus Mangel an augenblicklich verfügbaren Kriegsfahrzeugen sollen in diesem Jahre kleine Dampfer des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für diesen Zweck hergerichtet werden.

— Zwischen Sewastopol und Odessa — 300 km Entfernung — finden jetzt Versuche mit drahtloser Telegraphie statt, welche zu einem günstigen Resultat geführt haben sollen.

— Die Vergrößerung der Torpedo-Lehrabteilung — scheinbar schon eine Folge der im russisch-japanischen Kriege gemachten Erfahrungen — soll für die kommende Übungsperiode beschlossen sein. Die Lehrabteilung des Sommers in der Ostsee wird bestehen aus drei Schulschiffen, einem kleinen Kreuzer, acht Torpedobooten. Zu diesen tritt im Laufe des Sommers das bisher für Maschinenausbildung benutzte Küstenpanzerschiff „Ne tronj menjá“, welches für diese Aufgabe noch besonderen baulichen Umänderungen unterworfen werden muß.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Die Inauguration des Präsidenten Roosevelt für seine neue vierjährige Amtsperiode ist inzwischen mit allem Pomp und Zeremoniell, mit welchem die Republik sich selbst feiert, programmäßig verlaufen. Mit ganz ungemischten Gefühlen wird aber Theodore Roosevelt den Präsidentenstuhl nicht von neuem bestiegen haben. Trotz aller Popularität hat seine Politik in dem entscheidenden Senat in letzter Zeit verschiedene Niederlagen erlitten. Neben der Amendierung der von der Staatsregierung abgeschlossenen Schiedsgerichtsverträge mit fremden Staaten, welche einer Ablehnung praktisch gleichkommt, und der Hinausschiebung der Genehmigung des S. Domingo-Vertrages ist vor allen Dingen der vorgelegte Marineetat so stark beschnitten worden, daß die beabsichtigte Flottenvermehrung wesentlich beschränkt ist. Statt der geforderten 114 Millionen Dollars sind nur 100,3 Millionen Dollars und von den verlangten Neubauten nur zwei Linienschiffe bewilligt worden, während alle anderen Schiffe und Fahrzeuge (1 Linienschiff, 5 Scouts, 6 Torpedobootszerstörer, 6 Torpedoboote, 2 Geschwader-Kohlendampfer und 3 Kanonenboote) gestrichen wurden. Auf die Einzelheiten des Etats wird in einem besonderen Aufsatz im nächsten Hefte zurückgekommen werden. Selbst aber die Bewilligung der beiden Linienschiffe erschien eine Zeitlang zweifelhaft. Während die demokratischen Gegner im Senate die Forderungen der Regierung als „tollgewordenen Imperialismus“ bezeichneten und in ihrer Genehmigung geradezu eine Gefahr für den Frieden erblickten wollten, wurde von Vertretern der Regierungspartei geltend gemacht, daß die Ablehnung die Aufrechterhaltung der Monroe-Lehre gefährden und die amerikanischen Interessen in Ostasien schädigen würde. Wenn diese Behauptungen auch schließlich nicht die Wirkung hatten, den Forderungen der Regierung im ganzen die Bewilligung zu verschaffen, so genügten sie doch, um die beiden Panzerschiffe zu retten. Aus dem Umstande aber, daß für die Regierungsforderung ebensoviele Demokraten wie Republikaner gegen dieselbe stimmten, geht u. a. hervor, daß bei der Entscheidung nicht nur die Parteidoktrinen mitwirkten, sondern reale Machsfaktoren, welche in beiden Parteien lebendig sind und mit dem gewaltigen Einflusse der Trusts in Verbindung stehen. Wenn, wie es heißt, die nächstjährigen Regierungsforderungen noch erheblich über die diesjährigen hinausgehen werden, so wird sich zeigen, ob der Einfluß des Präsidenten bis dahin hinreichend durchgedrungen ist, um seiner Politik zum Siege zu verhelfen.

Daß jedoch durch die eingetretenen Kürzungen des Etats auch die Fortführung des laufenden Dienstes stark in Mitleidenschaft gezogen wird, geht u. a. daraus hervor,

daß für Versuche auf dem Marine-Schießplatze und für solche mit Turbinen in Annapolis kein Geld vorhanden sein wird und daß für den Ausbau von Guantanamo und anderen Stationen die Mittel teils ganz fehlen, teils auf ein Minimum beschränkt sind.

Interessant ist hierbei eine dem Kongreß vorgelegte Zusammenstellung, welche die Aufwendungen für Heer, Flotte und Befestigungen in den letzten 16 Jahren enthält:

	Heer: Dollars	Flotte: Dollars	Befestigungen: Dollars
1890	24576 000	22266 000	12335 000
1891	25716 000	25330 000	4232 000
1892	24747 000	31665 000	3775 000
1893	24358 000	23611 000	2734 000
1894	24235 000	22394 000	2210 000
1895	23690 000	25475 000	2427 000
1896	23702 000	30616 000	1904 500
1897	23582 000	31221 000	7378 000
1898	245326 000	125302 000	9517 000
1899	29195 000	62548 000	18052 000
1900	80434 000	53583 000	4910 000
1901	114645 000	69517 000	7384 000
1902	115984 000	84382 000	7364 000
1903	91990 000	84672 000	7299 000
1904	79408 000	103633 000	7188 000
1905	77070 000	97505 000	7518 000

Die Gesamtausgaben betragen demnach für 1890 bis 1897 433081000 Dollars mit einem Jahresdurchschnitte von 54135000 Dollars; dagegen für die Zeit 1898 bis 1905 1584926000 bzw. 198116000 Dollars; der Jahresdurchschnitt ist mithin von rund 54 Millionen auf 144 Millionen Dollars gestiegen, also fast auf das Dreifache.

Auf eine Frage im Kongreß betreffs des Baues von Panzerkreuzern erklärte der Marine-Sekretär, es sei nicht beabsichtigt, solche Bauten einzustellen. Wenn es sich aber um die Frage handle, auf welche Weise die bewilligten Mittel am besten zu verwenden seien, so sei das Marineministerium der Ansicht, daß zunächst Linienschiffe in Betracht kämen.

— Personal. 1. Der Kontreadmiral Wilde ist abgegangen und für ihn der Kapitän zur See Snow befördert worden.

2. An Personalveränderungen stehen bevor: Für den im Mai abgehenden Kontreadmiral Stirling soll der jetzige Chef der Kreuzerdivision, Kontreadmiral Folger, Chef der asiatischen Flotte werden, Kontreadmiral Sands soll das Kommando des Küstengeschwaders an den Kontreadmiral Dickens abgeben und den Kapitän zur See Brownson als Direktor der Marineakademie ablösen, welcher wiederum das Kommando der Panzerkreuzerdivision der nordatlantischen Flotte erhält. Die Kontreadmirale Bradford und Thomas sollen Chefs des karaischen bzw. Schulgeschwaders werden, der Kapitän zur See Pillsbury wird Chef des Stabes der nordatlantischen Flotte (Kontreadmiral Evans), Fregattenkapitän Fletcher Stabschef der asiatischen Flotte.

3. Admiral Dewey ist durch Krankheit verhindert, den Wintermanövern in Westindien beizuwohnen.

4. Die Personalvermehrung bei der Marineinfanterie, welche 2400 Mann betragen sollte, ist vom Kongreß auf die Hälfte herabgesetzt worden.

— Geschwaderthätigkeit. 1. Über die Tätigkeit der Manöverflotte verlautet so gut wie nichts. Es wird nur gemeldet, daß die Signalübungen außerordentlich erfolgreich seien. So seien mit dem Arbois-System 100 Zeichen in der Minute bei

guter Verständigung gegeben worden. Scheinwerfersignale setzen auf 30 Seemeilen verstanden und mit dem elektrischen Semaphorepparat 35 bis 45 Buchstaben in der Minute signalisiert worden.

2. Die asiatische Flotte hält ihre Schießübungen bei Manila ab. Wegen der weiteren Stationierung der Schiffe befindet man sich einigermaßen in Verlegenheit. Die Rücksicht auf die Kriegsverhältnisse in Ostasien macht es ratsam, die Flotte in den Philippinen versammelt zu halten; dagegen spricht aber die kommende heiße Jahreszeit mit ihren Folgen für die Gesundheit der Besatzungen. Vermutlich werden aber zeitweise Detachierungen bis Shanghai vorgenommen werden.

3. Für die asiatische Flotte soll das Kanonenboot „Ranger“ als Schulschiff in Dienst gestellt und im Hafen von Manila stationiert werden.

4. Der neue Kreuzer „Chattanooga“ ist für das karatische Geschwader in Dienst gestellt worden.

5. Der neue Panzerkreuzer „West-Virginia“ soll nach kurzen Erprobungsfahrten zur nordatlantischen Flotte stoßen, um noch wenigstens einen Teil der Wintermanöver mitzumachen.

6. Das Linienschiff „Maine“ ist noch nicht wieder fertig. Es soll Flaggschiff des Kontreadmirals Evans werden.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. Februar d. J.:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Geschützte Kreuzer:	
„Virginia“	76,9 %	„Pennsylvania“	99,3 %	„Chattanooga“	99,1 %
„Nebraska“	65,8 „	„West Virginia“	99,3 „	„Galveston“	97,0 „
„Georgia“	73,6 „	„California“	70,0 „	„Charleston“	90,2 „
„New Jersey“	75,7 „	„Colorado“	100 „		
„Rhode Island“	80,7 „	„Maryland“	96,5 „		
„Connecticut“	64,5 „	„South Dakota“	67,9 „		
„Louisiana“	67,8 „	„Tennessee“	63,1 „		
„Vermont“	35,4 „	„Washington“	62,7 „		
„Kansas“	41,3 „	„St. Louis“	56,7 „		
„Minnesota“	55,7 „	„Milwaukee“	66,7 „		
„Mississippi“	20,6 „	„North Carolina“	— „		
„Idaho“	18 „	„Montana“	— „		
„New Hampshire“	— „				

2. Die beiden neu bewilligten Linienschiffe sollen die Namen „South Carolina“ und „Michigan“ erhalten. Es ist davon die Rede, diesen Schiffen eine Geschwindigkeit von mindestens 20 Seemeilen zu geben, um sie den neuesten Schiffen fremder Flotten gleichwertig zu machen. Diese Geschwindigkeit glaubt man mit einem Displacement von 17 000 Tonnen erreichen zu können, ohne die Hauptarmierung zu schwächen.

3. Die drei zu bauenden Scouts sind jetzt ausgeschrieben worden. Die Hauptabmessungen sind: Länge zwischen den Perpendikeln 420 Fuß (128 m), Breite 46 Fuß 8 Zoll (14,22 m), Probefahrtsstiefgang 16 Fuß 9 1/2 Zoll (5,12 m), Probefahrtsdisplacement nicht über 3750 Tonnen, Bunkereinhalte etwa 1250 Tonnen, bei den Probefahrten 474 Tonnen, Wasservorrat hierbei 50 Tonnen. Armierung: zwölf 7,6 cm-SK., davon je eine als Bug- bzw. Heckgeschütz, auf jeder Seite vorn und achtern ein Geschütz, welches vorn rechtvoraus bzw. achteraus bis 25 Grad achteraus bzw. voraus feuern kann, und je drei Geschütze in den Breitseiten, davon die vordersten in Schwalbennestern, um voraus feuern zu können, mit einem Bestreichungswinkel von etwa 120 Grad; ferner zwei Unterwasser-Torpedorohre. Rüststahl-Schutzdeck in Länge der Maschinen- und Kesselräume von 3 Fuß 4 Zoll (1 m) unter der Wasserlinie bis zu einem Punkte 9 1/2 Fuß (2,9 m) über den Maschinen- und 6 1/2 Fuß (2 m) über den Kesselräumen. Die Steuer-

maschine soll durch einen Nickelstahlpanzer am Heck und an beiden Seiten sowie darüber geschützt werden; ferner sollen an beiden Enden des Maschinenraumes Nickelstahltraversen angebracht werden, welche an das Schutdeck anschließen. Das Gewicht des Stahlhutes wird auf 183 Tonnen berechnet. Die Munitionslasten sind so einzurichten, daß ungefähr die Hälfte der Munition vorn bzw. hinten untergebracht wird. Die Munition soll direkt von den Munitionsräumen nach dem Geschützdeck geheißt werden vermittleis eines elektrischen Motors, welcher mindestens zwölf Patronen zu gleicher Zeit heben kann. Das Gesamtgewicht der Artillerie bei der Probefahrt wird auf 120 Tonnen veranschlagt. Die Maschinen sollen stehende Vierzylinder-Dreifach-Expansionsmaschinen von zusammen 16 000 Pferdestärken sein und nach außen schlagende Doppelschrauben treiben mit 200 Umdrehungen, jede Maschine in einer eigenen wasserdichten Abteilung. Zwölf Wasserrohrkessel vom Expresstyp in drei wasserdichten Abteilungen mit nicht weniger als 693 Quadratfuß Hoß- und nicht weniger als 37 080 Quadratfuß Heizfläche, Arbeitsdruck 275 Pfund (19,3 kg pro Quadratzentimeter). Geschwindigkeit 24 Seemeilen in der Stunde. Vier Schornsteine von 22 m Höhe über der Wasserlinie.

4. Das Vintenschiff „Minnejeta“ soll am 8. April auf der Werft von Newport News vom Stapel laufen. Auch der Ablauf des Panzerkreuzers „Washington“ steht bevor.

5. Bei der Probefahrt des Panzerkreuzers „Maryland“ wurde eine Geschwindigkeit von 22,406 Seemeilen erzielt. Die Hauptmaschinen indizierten 27 571 Pferdestärken, alle Maschinen zusammen 28 475 Pferdestärken; Bedingung war gewesen 22 Seemeilen bei 23 000 Pferdestärken und 120 Umdrehungen. Das Kohlenfassungsvermögen beträgt 900 Tonnen bei einem normalen Tiefgang und 2024 Tonnen im Maximum. Die Hauptabmessungen des Schiffes betragen bei 13 680 Tonnen Wasserdrängung: Länge 502 Fuß (153 m), Breite 69 Fuß 6 1/2 Zoll (21,16 m), Tiefgang 24 Fuß 1 Zoll (7,56 m). Armierung: vier 20,3 cm-SK. in Türmen vorn und hinten, vierzehn 15,2 cm-SK. in den Breitseiten, achtzehn 7,6 cm- und zwölf 4,7 cm-SK., acht 3,7 cm-Maschinenkanonen, ferner zwei 45 cm-Unterwasser-Torpedorohre. Der Panzergürtel ist 9 Fuß (2,7 m) hoch, davon 1,5 m unter und 1,2 m über der Wasserlinie, 152 mm stark, vorn und hinten bis 89 mm abnehmend.

6. Bei Vergebung der Panzerlieferungen (vgl. Märzheft, Seite 385) war die Midvale Company unberücksichtigt geblieben, weil das Departement der Leistungsfähigkeit des Werkes zunächst noch nicht traute. Auf eingelegte Beschwerde der Company im Kongresse ist ihr jetzt indessen die Lieferung von 1000 Tonnen Panzer (von 8000 Tonnen) zugesprochen worden.

— Artillerie. 1. Die neue Schießübungsgranate, welche auf dem Versuchs-schießplatz probiert und voraussichtlich noch bei den Frühjahrs-Schießübungen verwendet werden wird, ist aus Guß- oder Schmiedestahl hergestellt und mit Kappe versehen. Man erwartet, daß durch Verwendung dieser verhältnismäßig billigen Geschosse auch die Rohre weniger angegriffen werden als durch die Gefechtsgranaten.

2. Im Kongreß wurde ausgeführt, daß man sich betreffs der schweren Kaliber voraussichtlich auf 12-, 10- und 8 Zöller (30,5-, 25,3- und 20,3 cm-Geschütze) beschränken werde, diese aber zur größtmöglichen Leistungsfähigkeit steigern müsse. Nach den gewonnenen Erfahrungen seien Entfernungen von 6000, 7000 und 8000 Yards (5500, 6400 und 7300 m) als praktikabel und als voraussichtliche Gefechtsentfernungen anzusehen. Die Feuergeschwindigkeit sei erheblich gesteigert worden. Während man im spanischen Kriege mit 13 Zöllern kaum über einen Schuß in 4 bis 5 Minuten hinausgekommen sei, dürfe man jetzt damit rechnen, alle 30 Sekunden einen Schuß feuern zu können. Hierdurch und durch die gleichzeitig erhöhte Anfangsgeschwindigkeit (von 2200 auf 2800 Fuß = 670 bzw. 850 m) sei aber durch die Beanspruchung der Züge auch eine erheblich größere geworden, und darunter litte wieder die Treffwahrscheinlichkeit. Es

werde daher notwendig werden, die Röhre zeitweilig aus dem Gebrauch zu ziehen und mit neuen Bügen zu versehen. Mit dieser Frage sei man jetzt im Departement beschäftigt. Bei einer solchen Behandlung könne aber die Lebensdauer der Röhre praktisch als eine unbegrenzte angesehen werden.

— Werften, Stationen usw. 1. Zur Feststellung des Umfanges der dringend notwendigen Erweiterung der Werft New York ist ein besonderer Ausschuß unter dem Vorsitz des Kontreadmirals Rodgers gebildet worden. Die Werft, welche seit ihrem Bestehen die wichtigste der Marine gewesen ist und bei ihrer überaus günstigen Lage auch voraussichtlich bleiben wird, verfügt bis jetzt über das einzige Dock an der atlantischen Küste, welches die größten Schiffe aufnehmen kann. In den letzten 3 Jahren haben durchschnittlich 45 Prozent der Schiffe ersten Ranges und über 18 Prozent der kleineren Schiffe ihre Reparaturen dort ausführen lassen müssen, und es wird angenommen, daß nach Fertigstellung der neuen Docks zu Portsmouth, Boston und League Island wenigstens ein Drittel der Schiffe dort reparieren wird. Der Ausschuß hält deshalb ausgedehnte Erweiterungsbauten für dringend notwendig, welche insgesamt 1,5 Millionen Dollars kosten werden. Diese Summe soll auf die nächsten 3 Jahre verteilt werden, zunächst werden 300 000 Dollars gefordert. Die wichtigsten Arbeiten bestehen in der Herstellung einer Wassertiefe von 30 Fuß in größerem Umfange und von acht Pier's, um mehr Liegeplätze zu schaffen; daran schließen sich Beleuchtungs- und Geseisanlagen sowie die Ausführung von Werftstattgebäuden und Magazinen.

2. Die Ablehnung der für die Minenverteidigung der Häfen geforderten Mittel durch den Kongreß wird lebhaft beklagt. Es wird behauptet, daß es jetzt im Falle eines Krieges eines Zeitraumes von 6 bis 7 Wochen bedürfen würde, um ausreichende Verteidigungsmittel zu beschaffen. In dieser Zeit würde es einem energischen Feinde gelingen, Werte im Betrage von vielen Millionen Dollars zu zerstören und dem Lande einen schwer zu verwundenen Schlag zuzufügen. Die Forderungen sollen daher im nächsten Kongreß ersichtlich erneuert werden.

3. Das Bureau of Equipment ist jetzt ermächtigt worden, für den Kohlentransport nach Manila Verträge mit fremden Schiffen abzuschließen, und zwar über Transporte von 60 000 Tonnen. Alle seit September v. J. angestellten Versuche, amerikanische Schiffe dafür zu chartern, haben nur das Ergebnis gehabt, daß 28 600 Tonnen in Dampfern und 10 000 Tonnen in Segelschiffen verschifft werden. Man hofft nun, zu 4,5 Dollars für die Tonne abzuschließen zu können, wohingegen den amerikanischen Schiffen 8,5 Dollars bewilligt werden mußten, ohne dafür ausreichende Schiffsräume zu erhalten.

4. Der erste abschließende Bauplan für den Panamakanal ist jetzt aufgestellt. Derselbe sieht einen Niveaufanal mit einer Sohlenbreite von 150 Fuß (45,7 m) und einer geringsten Wassertiefe von 35 Fuß (10,7 m) sowie einer Doppel-Flutschleuse zu Miraflores vor, deren nutzbare Länge 1000 Fuß (305 m) und Breite 100 Fuß (30,5 m) betragen soll. Die Kosten werden auf 230 500 000 Dollars geschätzt, in welcher Summe für Verwaltung, Gesundheitspflege und unvorhergesehene Ausgaben 38 450 000 Dollars enthalten, dahingehende Ausgaben für Zinsen während des Baues, Wasserversorgung, Kanalisation und Pflasterung zu Panama und Colon nicht enthalten sind. Die beiden letzten Posten sollen von den genannten Städten erstattet werden. Ebenso sind die Kosten des Gouvernements der Kanalzone nicht inbegriffen. Die Bauzeit soll 10 bis 12 Jahre betragen. Ein Schleusenkanal von 18 m Scheitelhöhe würde 52 460 000 Dollars, ein solcher von 26 m Paßhöhe 79 740 000 Dollars weniger kosten. Die großen Vorteile des Niveaufanals, welcher keine Unterbrechungen in der Kanalfahrt mit sich bringt, ohne Stöckung des Verkehrs jederzeit verbreitert und vertieft werden kann und weniger Unterhaltungskosten verursachen würde, werden als völlig ausreichend bezeichnet, um die höheren Baukosten zu rechtfertigen.

— Verschiedenes. 1. Der Kreuzer „Newport“ hat im Januar auf der Reise von Boston nach S. Domingo die Schrauben verloren und mußte 10 Tage lang

bei schwerem Wetter und unter Segeln beiliegen, bis er von Schlepddampfern gefunden wurde und nach Norfolk gebracht werden konnte. Das Schiff hat während dieser Zeit sehr gute Seeigenschaften gezeigt.

2. Um über den Kommandanten und den Navigationsoffizier des Kreuzers „Baltimore“, welcher in der Nähe von Singapore festgenommen war, ein Kriegsgericht auf der asiatischen Station abhalten zu können, mußte wegen Mangel an höheren Offizieren auf der Station das Richterpersonal, bestehend aus zwei Kontreadmiralen, zwei Kapitänen zur See und einem Fregattenkapitän, von S. Francisco bzw. Honolulu dorthin geschickt werden.

3. Für die Auffindung der Überreste von John Paul Jones, dem Gründer der amerikanischen Flotte, welcher seinerzeit in Paris bestattet worden ist, und deren Rückbeförderung in die Heimat ist die Summe von 35 000 Dollars vom Kongreß bewilligt worden. Man glaubt, jetzt den Bleisarg gefunden zu haben, auf welchem das Wort „Anglais“ noch zu lesen ist. Der Seeheld führte den Beinamen „terreur des Anglais“.



Italien. Schiffsbewegungen. Kreuzer „Agostino Barbarigo“ ist nach Massaua abgegangen und auch „Governolo“ soll in Dienst gestellt werden, um nach der Somalifüste zu gehen. Die Arbeiten am Panzerkreuzer „Francesco Ferruccio“ sind nahezu beendet; das Schiff wird noch im Laufe der nächsten Monate zum Mittelmeergeschwader treten.

— Schießversuche. Auf dem Schießplatz Muggiano (Spezia) wurden die 203 mm-Geschütze des Schlachtschiffes „Regina Elena“ einer Schießprobe unterzogen behufs Abnahme. Die Geschütze sind aus der Werkstatt Armstrong in Pozzuoli hervorgegangen, und außer der genannten Kommission unter Vorsitz des Kontreadmirals Annovazzi wohnte ein Vertreter Armstrongs dem Schießen bei.

— Medaille für Seefahrt. Das Marine-Verordnungsblatt enthält Bestimmung über Verleihung einer goldenen Medaille für lange Seefahrtszeit, nach 22 Jahren für Angehörige der Marine und nach 24 Jahren für Angehörige der Handelsflotte.

— Vom Ministerium sind im Verein mit dem Obersten Marinerat verschiedene Maßregeln für die Verteidigung Messinas getroffen worden. Die Kohlenvorräte sind von 20 000 Tonnen auf das Doppelte zu erhöhen und sollen innerhalb des Forts S. Salvatore gelagert werden. Auch soll der Platz in die Lage versetzt werden, die Bedürfnisse der Flotte an Munition, Proviant und Brennmaterial decken zu können. Die Ergänzung des vorhandenen ungenügenden Dockes durch ein zweites von mehr als 100 m Länge ist in Erwägung.

— Wasserrohrbruch. Während der Probefahrten des Torpedozerstörers „Lampo“ mit voller Kraft sind eine Anzahl Leute durch ausströmenden Dampf schwer verbrüht worden. Das Boot lief 30 Knoten, als durch Bruch eines Rohres in der Wand des mittleren Kessels der in ihm enthaltene Dampf von 15 kg Druck in den Heizraum strömte. Die eingeleitete Untersuchung hat bisher nur die Tatsache festgestellt, während die weitere Untersuchung die Ursache des Unfalles noch nicht geklärt hat.

— Personalien. Kontreadmiral Reynaudi ist vom Kommando als Zweiter Admiral des Mittelmeergeschwaders enthoben und durch Kontreadmiral Biotti ersetzt worden. Letzterer wird seine Flagge an Bord des „Vettor Pisani“ setzen.

Kontreadmiral Grenet, Chef der ozeanischen Division in Ostasien, ist abberufen worden, ohne daß bis jetzt ein Ersatz für ihn bestimmt ist.

Vizeadmiral Gonzalez, der im Februar v. Jz. auf Veranlassung des Marineministers verabschiedet wurde, ist auf Beschluß des Staatsrates nach Aufhebung des Abschiedsdekrets wieder zur Disposition gestellt worden.

— Etat. Aus dem vorliegenden Etat ist die Verwendung für Neubauten im letzten Hefte bereits erwähnt worden. Das Personal enthält keine weiteren Veränderungen, als daß die im vorigen Jahre beschlossene Verminderung der Linienchiffsleutnants um 20 und die Vermehrung der Unterleutnants, guardiamarine, um 10 Stellen in die Erscheinung tritt.

— Vom Minister ist ein Gesetzentwurf vorgelegt und von der Budgetkommission gutgeheißen worden, die Gehaltserhöhung der Subalternoffiziere und Linienchiffsleutnants, bzw. Hauptleute betreffend. Das Gehalt der Unterleutnants, Leutnants und Linienchiffsleutnants, bzw. Hauptleute der Offizierkorps der Marine aller Kategorien wird um je 200 Lire jährlich erhöht. Nach je 5 Jahren Dienstzeit in der Dienststellung steigt das Gehalt um weitere 300 Lire mit der Beschränkung, daß das Gehalt für Unterleutnants 2400, für Leutnants 3000 und für Linienchiffsleutnants 4000 Lire nicht übersteigen darf. Die früheren 6jährigen Dienstperioden sind abgeschafft. Das Gesetz erfordert einen Kostenaufwand von 383 000 Lire.

— Folgendes sind die Abmessungen des neuen Panzerkreuzers „A“, nach den Plänen des Ingenieurs Masdea im Bau in Castellamare: Länge zwischen den Perpendikeln 131 m; größte Breite 21 m; mittlerer Tiefgang 7,15 m; Displacement 9830 Tonnen; — Panzerschutz: in der Wasserlinie: 200 mm, der Batterie 180 mm, des Reduits 160 mm; — Artillerie: vier 254 mm-Geschütze (je zwei in zwei Türmen vorn und achtern), acht 203 mm-Geschütze (je zwei in vier Türmen an den Seiten), sechzehn 76 mm-Geschütze, acht 47 mm-Geschütze; — zwei seitliche Unterwasserlanzierrohre; ein Heckrohr; 18000 Pferdestärken; Geschwindigkeit 22,5 Seemeilen; Kohlenvorrat: normaler 700 Tonnen, größter 1500 Tonnen.

— Die Gesamtkosten der Neubauten sind nach dem Etat, wie folgt, angegeben:

Klasse „Vittorio Emanuele“ je	30 000 000 Lire
Kreuzer „A“ und „B“ je	22 000 000 =
Fahrzeug „C“ für Hafenverteidigung von Venedig	12 000 000 =
5 Unterseeboote je	750 000 =
„Bronte“ und „Sterope“ je	2 725 000 =
Torpedoboote Obero a, b, c, d zusammen	2 400 000 =
„Pattison e, f, g, h zusammen	3 312 000 =
„Schichau i, j, k, l, m, n zusammen	4 230 000 =
6 „neue	8 880 000 =
4 Torpedojäger	5 400 000 =
Torpedoboot „A“	300 000 =
Zisternensfahrzeuge „Cratt“ und „Simeto“	180 000 =
2 Lagunenkanonenboote	158 000 =
3 Schleppdampfer	180 000 =

zusammen 210 240 700 Lire,

von denen am Ende des neuen Etatsjahres 112 452 800 Lire verbraucht sein werden.

Das Arbeiterpersonal in den verschiedenen Departements und ihren Werken beträgt: Spezia 5583, Neapel 3043, Venedig 2865, Tarent 1663, Castellamare 1814, Maddalena 111.



Japan. Über den Zustand der den Japanern mit Port Arthur in die Hände gefallenen Reste der russischen Flotte gibt der Korrespondent der „Times“ eine zum Teil auf eigener Anschauung, zum Teil auf Angaben von japanischer Seite beruhende Schilderung, welche indessen nicht zu einem engültigen Urteil darüber kommen läßt, ob es möglich sein wird, die Schiffe behufs weiterer Verwertung zu heben und wieder instandzusetzen. Die ersten japanischen Urteile lauteten sehr optimistisch; die Erfahrung mit dem „Warjag“, dessen Hebung jetzt nach Jahresfrist noch immer nicht gelungen ist, haben aber gezeigt, welche Schwierigkeiten zu überwinden sind, besonders wenn keine hinreichende Bodengelegenheit an Ort und Stelle vorhanden ist. Aus dem Bericht scheint aber hervorzugehen, daß die Beschädigungen, welche die Schiffe in dem Gefecht am 10. August 1904 erlitten haben, wenn auch zahlreiche Treffer zu verzeichnen waren, keine vitalen Teile getroffen haben, und daß auch die Ergebnisse der Beschädigung durch schwere Haubitzen-Batterien während der Belagerung wider Erwarten gering gewesen sind. Letzterer Umstand wird auf die geringe Leistungsfähigkeit der verwendeten 28 cm-Haubitzen, die Granaten von 217 kg Gewicht mit einer Sprengladung von nur 8 kg Schwarzpulver verfeuert, zurückzuführen sein. Die hauptsächlichsten Beschädigungen sind von den Russen selbst herbeigeführt. Die Decks waren, vielleicht zum Schutz gegen von oben einschlagende Granaten mit Kohlen bedeckt, die später mit Petroleum getränkt und in Brand gesetzt wurden, so daß alle Holzteile vernichtet und die Decksbauten ausgeglüht wurden. Die schweren Geschütze und die Türme sind von innen gesprengt, die mittlere und leichte Artillerie war zum Teil an Land geschafft, und schließlich hat man die Schiffe durch Minen zum Sinken gebracht. Bei „Bobjeda“ haben japanische Taucher unter Wasser vier große Lecks und eine noch nicht explodierte Mine festgestellt. Von den Schiffen liegen „Bajan“ im Osthafen, „Pallada“, „Bobjeda“, „Retwisan“, „Poltawa“ und „Pereswojet“ im Westhafen, und zwar sämtlich in ziemlich flachem Wasser und mit Ausnahme der „Bobjeda“ auf ebenem Kiel. Die Untersuchung unter Wasser hatte noch nicht bei allen Schiffen stattgefunden, und über den Zustand der Maschinen und Kessel fehlt noch jede Nachricht. Der Bericht wird schließlich dahin zusammengefaßt, daß im glücklichen Fall „Poltawa“, „Pereswojet“ und „Pallada“, vielleicht auch „Bajan“, gehoben werden können, während „Retwisan“ und „Bobjeda“ hoffnungslos verloren zu sein scheinen. Die „Sewastopol“ ist außerhalb des Hafens in 45 m Wassertiefe gesunken und an eine Hebung dieses Schiffes ist nicht zu denken.

— **Schiffsverluste.** Der bereits im Februarheft gemeldete Verlust des kleinen Kreuzers „Zafago“ ist im Dezember vor Port Arthur durch eine Mine herbeigeführt.

— **Stapellauf.** Dampfschiff „Kaschima“ ist am 22. März bei Armstrong, Whitworth & Co. in Elswick vom Stapel gelaufen. Wegen der Konstruktionsdaten vergl. Mat.-Heft 1904.



Schweden. Indienststellungen 1905:

a) Küstengeschwader: 26. April. bis 2. Juli 1905.

Chef: Kontreadmiral W. Dyrssen.

Es gehören hierzu:

- 5 Küstenpanzerschiffe („Aeran“, „Manligheten“, „Thor“, „Driftigheten“, „Obin“),
- 2 Kanonenboote („Skagul“, „Edda“),
- 1 Schulschiff („Gunhild“),
- 1 großes Torpedoboot („Glaas Horn“),
- 2 kleine Torpedoboot für 1 Monat.

- b) Küstengeschwader: 3. Juli bis Ende September 1905.
 5 Küstenpanzerschiffe (wie zu a),
 2 große Torpedoboote („Claas Horn“, „Claas Ugglä“),
 8 kleine Torpedoboote,
 1 Werkstattschiff.
- c) Stockholm-Geschwader: 1. Juli bis Ende September 1905.
 Chef: Kommodore Sandström.
 Es besteht aus:
 4 Panzerkanonenbooten („John Ericson“, „Sölve“, „Berfert“, „Ulf“),
 1 Kanonenboot („Stagul“),
 8 Torpedoboote,
 Hulk „Eugenie“.
- d) Seekriegsschul-Abteilung: 3. Juli bis 2. August 1905.
 Chef: Commander-Captain Ekström.
 2 Schulschiffe („Frya“ und „Laga“) für Kadetten,
 2 Küstenpanzerschiffe („Dbin“ und „Driftigheten“) für ältere Seekadetten.
- e) Schiffsjungen-Abteilung:
 Chef: Commander-Captain Hamilton.
 4 Schulschiffe,
 1 Kasernenschiff.
- f) Torpedo-Schulabteilung: Mai und Juni.
 Chef: Commander-Captain Flach.
 1 großes Torpedoboot („Claas Ugglä“),
 10 kleine Torpedoboote,
 1 Werkstattschiff („Blenda“).
- g) Für Vermessungen: Vom 1. Mai ab.
 3 Vermessungsschiffe,
 1 Schulschiff („Alfhild“).

— Freiwillige Küstenverteidigung. Die im Jahre 1861 unter Staatsaufsicht gebildete freiwillige Küstenverteidigung hat sich in Verbindung mit dem im Lande weltverzweigten Scharschützenverein zu einer beachtenswerten Einrichtung ausgewachsen. Um die Wirksamkeit dieser freiwilligen Küstenverteidigung in sich selbständiger zu machen, ist vor einem Jahre von Privatleuten Stockholms ein Gesuch an den Flottenstab eingereicht worden, in dem um Erlaubnis zur Errichtung eines freiwilligen Küstensignalkorps gebeten wird. Die diesbezügliche Antwort läßt hoffen, daß die Zusammensetzung der gesamten freiwilligen Küstenverteidigung seitens der Marine gefördert und ihr ein großer Wert für die Landesverteidigung belgemessen wird. Die Leitung beabsichtigt man in die Hände von Seeoffizieren und geeignetem Personal der Marine zu legen.

— Der russisch-japanische Krieg und die aus ihm sich ergebenden russischen Mißerfolge lenken in Schweden die Aufmerksamkeit wieder auf die alte Frage, ob nicht über kurz oder lang Rußland den ihm anderwärts versperren Zugang zum freien Meer im Norden der skandinavischen Halbinsel erstreben wird. Die sich hiermit beschäftigenden Personen vom Fach prüfen mit Eifer und unter Erwägung der besonderen für Schweden in Betracht kommenden Verhältnisse die Frage, ob die jetzigen Kriegshäfen Schwedens im Südwesten und Südosten des Reiches als Stützpunkte für die Flotte ausreichend sind. In Anbetracht des Umstandes, daß die Flotte als erste Verteidigungslinie der langen Küstenstrecke gegen feindliche Landungen auch gezwungen sein könnte, im Norden des Böttischen Meerbusens den feindlichen Kräften zur See entgegenzutreten zu müssen, ist man vielfach der Ansicht, daß der Flotte augenblicklich ein Stützpunkt in Norrland fehle. Als geeigneter Platz wird die Kallholms Fjörde empfohlen, 40 Seemeilen südlich

von Lulea. Dieselbe soll den Anforderungen eines Kriegshafens in bezug auf Raum, unbedingten allseitigen Schutz gegen Wind, Untergrund in hervorragendem Maße entsprechen.



Norwegen. Die Sommerübungen der norwegischen Marine. Stammbesatzungs- und Rekrutenübungen finden in der Zeit vom 1. April 1905 bis 31. März 1907 statt, d. h. es werden die Wehrpflichtigen für mehrere Wochen, in Gruppen geteilt, eingezogen und nach erfolgter Ausbildung wieder zur Reserve entlassen. Die Torpedoschule dauert in diesem Jahre 2 Monate, etwas länger als in früheren Jahren. Die Schießschule wird während des Monats Juli ihre Übungen abhalten. An Schiffen werden in Dienst gehalten: ein Kadettenschulschiff von Mitte Mai bis Ende September. Zu diesem Schulschiff treten für Ausbildung im Torpedowesen ein Kanonenboot und etnige kleine Torpedoboote. Für Übungen im Verbands werden von Mitte Mai bis Mitte Juli 2 Rüstpanzerschiffe („Norge“ und „Tordenstjold“) und 4 kleine Torpedoboote in Dienst gehalten, zu denen später bis Ende September noch ein Kanonenboot und weitere vier kleine Torpedoboote hinzutreten.

— Die alten Kanonenboote „Dvaerg“, „Nal“, „Kongsberg“, „Skien“, „Studsås“, „Langesund“, „Tonsberg“, „Borsgrund“, „Arendal“ werden aus der Liste der Kriegsfahrzeuge gestrichen.

— Auf der Werft in Götterburg ist vor einigen Wochen ein für Rechnung der hydrographisch-biologischen Kommission erbauter Dampfer vom Stapel gelaufen, welcher außer seinem wissenschaftlichen Zweck der Meeresforschung auch dem Schutz der Fischeret an der Westküste der skandinavischen Halbinsel dienen soll. Einen Namen hat der Dampfer bis jetzt noch nicht erhalten.

— Die Seekriegsschule hat einen anderen Lehr- und Ausbildungsplan erhalten. Die untere Abteilung (Seeladetten) bildet von jetzt ab drei Klassen, jede mit einem Winter- und einem Sommerkursus, die obere Abteilung (Leutnants) bildet zwei Klassen mit je einem Winterkursus. Die Übungen an Bord finden nur im Sommer jährlich etwa 4½ Monate an Bord eines Kriegsschiffes, hauptsächlich eines seegehenden, statt. Die Leutnants (Sekondlötnanter), welche nach der Abgangsprüfung aus der unteren Abteilung in die obere Abteilung übernommen werden, machen neben den oben genannten Winterkursen 12 Monate praktischen Sommerdienst durch, davon mindestens 8 Monate an Bord. Erst dann werden sie im ständigen Offizierkorps angestellt. Schüler, welche nicht in die obere Abteilung kommen, werden 6 Monate nach ihrer Anstellung als Sekondlötnanter wehrpflichtige Offiziere. Die Dienstzeit, welche für letztere demnach zur endgültigen Anstellung erforderlich ist, erfährt gegen früher eine Verkürzung von 4 auf 3½ Jahre. Es sollen jährlich zehn (später acht) Kadetten eingestellt werden. Hiervon sollen bis auf weiteres vier für die obere Abteilung in Vorschlag gebracht werden. Der neue Plan wird schon auf die im Herbst 1904 eingestellten Seeladetten in Anwendung gebracht werden können.



- b) Küstengeschwader: 3. Juli bis Ende September 1905.
 5 Küstenpanzerschiffe (wie zu a),
 2 große Torpedoboote („Claas Horn“, „Claas Uggla“),
 8 kleine Torpedoboote,
 1 Werkstattschiff.
- c) Stockholm-Geschwader: 1. Juli bis Ende September 1905.
 Chef: Kommodore Sandström.
 Es besteht aus:
 4 Panzerkanonenbooten („John Ericson“, „Sölve“, „Verser“, „Ulf“),
 1 Kanonenboot („Skagul“),
 8 Torpedoboote,
 Hulk „Eugenie“.
- d) Seekriegsschul-Abteilung: 3. Juli bis 2. August 1905.
 Chef: Commander-Captain Ekström.
 2 Schulschiffe („Freja“ und „Laga“) für Kadetten,
 2 Küstenpanzerschiffe („Odin“ und „Driftigheten“) für ältere Seekadetten.
- e) Schiffsjungen-Abteilung:
 Chef: Commander-Captain Hamilton.
 4 Schulschiffe,
 1 Kasernenschiff.
- f) Torpedo-Schulabteilung: Mai und Juni.
 Chef: Commander-Captain Flach.
 1 großes Torpedoboot („Claas Uggla“),
 10 kleine Torpedoboote,
 1 Werkstattschiff („Blenda“).
- g) Für Vermessungen: Vom 1. Mai ab.
 3 Vermessungsschiffe,
 1 Schulschiff („Alfhild“).

— Freiwillige Küstenverteidigung. Die im Jahre 1861 unter Staatsaufsicht gebildete freiwillige Küstenverteidigung hat sich in Verbindung mit dem im Lande weitverzweigten Scharschützenverein zu einer beachtenswerten Einrichtung ausgewachsen. Um die Wirksamkeit dieser freiwilligen Küstenverteidigung in sich selbständiger zu machen, ist vor einem Jahre von Privatleuten Stockholms ein Gesuch an den Flottenstab eingereicht worden, in dem um Erlaubnis zur Errichtung eines freiwilligen Küstensignalkorps gebeten wird. Die diesbezügliche Antwort läßt hoffen, daß die Zusammensetzung der gesamten freiwilligen Küstenverteidigung seitens der Marine gefördert und ihr ein großer Wert für die Landesverteidigung belgemessen wird. Die Leitung beabsichtigt man in die Hände von Seeoffizieren und geeignetem Personal der Marine zu legen.

— Der russisch-japanische Krieg und die aus ihm sich ergebenden russischen Mißerfolge lenken in Schweden die Aufmerksamkeit wieder auf die alte Frage, ob nicht über kurz oder lang Rußland den ihm anderwärts versperrten Zugang zum freien Meer im Norden der skandinavischen Halbinsel erstreben wird. Die sich hiermit beschäftigenden Personen vom Fach prüfen mit Eifer und unter Erwägung der besonderen für Schweden in Betracht kommenden Verhältnisse die Frage, ob die jetzigen Kriegshäfen Schwedens im Südwesten und Südosten des Reiches als Stützpunkte für die Flotte ausreichend sind. In Anbetracht des Umstandes, daß die Flotte als erste Verteidigungslinie der langen Küstenstrecke gegen feindliche Landungen auch gezwungen sein könnte, im Norden des Bottnischen Meerbusens den feindlichen Kräften zur See entgegenzutreten zu müssen, ist man vielfach der Ansicht, daß der Flotte augenblicklich ein Stützpunkt in Norrland fehle. Als geeigneter Platz wird die Kallholms Fjärde empfohlen, 40 Seemeilen südlich

von Lulea. Dieselbe soll den Anforderungen eines Kriegshafens in bezug auf Raum, unbedingten allseitigen Schutz gegen Wind, Ankergrund in hervorragendem Maße entsprechen.



Norwegen. Die Sommerübungen der norwegischen Marine. Stamm- besatzungs- und Rekrutenübungen finden in der Zeit vom 1. April 1905 bis 31. März 1907 statt, d. h. es werden die Wehrpflichtigen für mehrere Wochen, in Gruppen geteilt, eingezogen und nach erfolgter Ausbildung wieder zur Reserve entlassen. Die Torpedo- schule dauert in diesem Jahre 2 Monate, etwas länger als in früheren Jahren. Die Schießschule wird während des Monats Juli ihre Übungen abhalten. An Schiffen werden in Dienst gehalten: ein Kadettenschulschiff von Mitte Mai bis Ende September. Zu diesem Schulschiff treten für Ausbildung im Torpedowesen ein Kanonenboot und etnige kleine Torpedoboote. Für Übungen im Verbands werden von Mitte Mai bis Mitte Juli 2 Küstenpanzerschiffe („Norge“ und „Tordenstjold“) und 4 kleine Torpedo- boote in Dienst gehalten, zu denen später bis Ende September noch ein Kanonenboot und weitere vier kleine Torpedoboote hinzutreten.

— Die alten Kanonenboote „Dvaerg“, „Nal“, „Kongsberg“, „Skien“, „Studes- näs“, „Langesund“, „Tønsberg“, „Borsgrund“, „Arendal“ werden aus der Liste der Kriegsfahrzeuge gestrichen.

— Auf der Werft in Göttingen ist vor einigen Wochen ein für Rechnung der hydrographisch-biologischen Kommission erbauter Dampfer vom Stapel gelaufen, welcher außer seinem wissenschaftlichen Zweck der Meeresforschung auch dem Schutz der Fischeret an der Westküste der skandinavischen Halbinsel dienen soll. Einen Namen hat der Dampfer bis jetzt noch nicht erhalten.

— Die Seekriegsschule hat einen anderen Lehr- und Ausbildungsplan erhalten. Die untere Abteilung (Seekadetten) bildet von jetzt ab drei Klassen, jede mit einem Winter- und einem Sommerkursus, die obere Abteilung (Leutnants) bildet zwei Klassen mit je einem Winterkursus. Die Übungen an Bord finden nur im Sommer jährlich etwa 4 1/2 Monate an Bord eines Kriegsschiffes, hauptsächlich eines Seegehenden, statt. Die Leutnants (Sekondlötnanter), welche nach der Abgangsprüfung aus der unteren Abteilung in die obere Abteilung übernommen werden, machen neben den oben genannten Winterkursen 12 Monate praktischen Sommerdienst durch, davon mindestens 8 Monate an Bord. Erst dann werden sie im ständigen Offizierkorps angestellt. Schüler, welche nicht in die obere Abteilung kommen, werden 6 Monate nach ihrer An- stellung als Sekondlötnanter wehrpflichtige Offiziere. Die Dienstzeit, welche für letztere demnach zur endgültigen Anstellung erforderlich ist, erfährt gegen früher eine Verkürzung von 4 auf 3 1/2 Jahre. Es sollen jährlich zehn (später acht) Kadetten eingestellt werden. Hiervon sollen bis auf weiteres vier für die obere Abteilung in Vorschlag gebracht werden. Der neue Plan wird schon auf die im Herbst 1904 eingestellten Seekadetten in Anwendung gebracht werden können.



Literatur.

Wittschewsky: **Rußlands Handels- und Industriepolitik von Peter dem Großen bis auf die Gegenwart.** — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 7, — Mark, gebunden 8,50 Mark.

Mit gespanntester Aufmerksamkeit blickt Deutschland und mit ihm die gesamte Kulturwelt nach Osten; schon nicht mehr nach dem äußersten Osten, wo der blutige Rassenkampf allzu lange auf den entscheidenden Schlag warten läßt, sondern nach unseren nächsten Grenzbezirken, wo in Arbeiterunruhen und Straßenrevolten eine neue Zeit sich vorzubereiten scheint. Unter ernstesten Voraussetzungen ist wohl noch nirgends die schwere Schicksalsfrage: „Was will das werden?“ gestellt worden, als zur Zeit in Rußland. Unendlich schwer ist es, über das, was jenseit der schwarz=weiß=gelben Grenzpfähle vor sich geht, ein klares Urteil zu gewinnen; die Tagespresse läßt vollkommen in Stich und in der übrigen zeitgenössischen Literatur, auch wenn sie sich von tendenziösen Entstellungen frei zu halten sucht, findet man nur fast nebenher das Zugeständnis, daß man es drüben mit ganz eigenartigen Verhältnissen zu tun hat, für die unsere heimatlischen Anschauungen in keiner Weise einen Maßstab bieten. Die offiziellen Gewalten tun wohl ihr möglichstes, den Schleier dicht zu erhalten; gelingt es, einen Einblick zu gewinnen, so kommt man zu der wohl kaum fehlgräfenden Annahme, daß sie selbst nicht in allen Beziehungen eine vollkommen klare Übersicht besitzen, weil Zählungsergebnisse fehlen, und die Statistik, auf unzulänglichen Grundlagen fußend, nach Zweckmäßigkeitsrückichten zurecht gemacht wird.

Angeichts dieses höchst schwierigen Tatbestandes ist es als sehr bemerkenswert zu bezeichnen, daß das unter obigem Titel kürzlich erschienene Buch überhaupt geschrieben werden konnte, und daß es außer bei Mittler & Sohn auch in Riga, St. Petersburg und Moskau verlegt wurde. Der Titel dieses Buches führt ein wenig irre, es behandelt die Vergangenheit nur, soweit diese zum Verständnis der Gegenwart unbedingt erforderlich war, der Hauptteil der Arbeit ist der Gegenwart und der allerjüngsten Vergangenheit gewidmet, und es bringt mit einer Fülle tatsächlichen Materials eine sehr einleuchtende Darstellung, des — zumeist sicher mit ehrlichem Willen — aber allzuoft mit erheblichem Ungeschick und mit starkem Bergreifen in den Mitteln geschaffenen gegenwärtigen Zustandes der inneren Lage in Rußland. Hier wurde aus dem Bauernstand, der mit 85 Prozent der Gesamtbevölkerung die festeste Stütze des Wirtschaftslebens bilden sollte, alles herausgezogen, was er leisten zu können schien, um eine glänzende Lage des Staatschazes zu schaffen; zugleich wurde unter festem Verschluss der Grenzen und Aufrichtung hoher Zollschranken eine industrielle Entwicklung hervorgerufen, die — für Rußlands inneren Markt gewiß höchst nützlich und wünschenswert, doch infolge der Staatshilfe, auf der sie gegründet ward, viel von einem Treibhausgewächs an sich hat. Die keiner Volksvertretung verantwortliche Staatsgewalt verfolgte unterdessen weltpolitische Pläne von fast abenteuerlicher Kühnheit, aber die leitenden Persönlichkeiten verfügten nur über eine Bureaucratie von höchst mangelhafter Befähigung und unzulänglicher Zuverlässigkeit — „und so blieb für eine uneigennützigte Förderung des Allgemeinwohls nur ein dürftiger Spielraum übrig“. Diese zerfahrenen Zustände wurden durch den Krieg mit Japan und das erschütterte Vertrauen des ausländischen Kapitals plötzlich einer schweren Prüfung gegenübergestellt, und niemand wird im Augenblick sagen können, welchen Ausgang die gegenwärtige Lage Rußlands nehmen wird.

Für die Tagespresse wäre es eine dringende Pflicht, sich von der wahren Lage der Dinge drüben und von den Gründen, aus denen sie hervorgegangen ist, ausreichende Kenntnis zu verschaffen, aber auch jeder Gebildete, der sich mit politischen Dingen

ernstlich beschäftigt, wird den Wunsch hegen, seinen Vorstellungskreis nach dieser Richtung hin nach Möglichkeit zu erweitern. Das Studium von Wittschensky's Buch bietet hierzu eine wenn auch nicht eben bequeme, aber sicher soweit als möglich zuverlässige und gründliche Gelegenheit, die zu benutzen man sich die Mühe nicht verbrießen lassen sollte.

Hackmann, H.: An den Grenzen von China und Tibet. Wanderungen vom Omi bis Bhamo. Illustr. v. A. Wefner mit über 200 Federzeichnungen, 2 Karten und 3 Mehrfarbentafeln. — Gebauer-Schwetschke Druckerei und Verlag m. b. H., Halle a. S. — Preis 8,— Mark, kartoniert 8,40 Mark, gebunden 9,— Mark.

Verfasser war 7 Jahre lang Geistlicher an der evangelischen Gemeinde zu Shanghai; er zog es vor, seinen Heimweg nicht übers Meer sondern, den Yangtse aufwärts quer durch China und nach Birma zu nehmen. Ihn bestimmten hierzu in erster Linie wissenschaftliche Interessen und nebenbei führte er ein Reisetagebuch, das er hier einem größeren Kreise zugänglich macht. Seine Schilderung beginnt dort, wo europäische Kultur aufhört, ihre Einwirkung auf Land und Leute bemerkbar zu machen, und endet, wo der Reisende zuerst wieder mit ihr in Berührung tritt. So weiß der Verfasser uns von einem Land zu erzählen, das wohl kaum je zuvor ein europäischer Fuß betrat, und von Menschen und Dingen, über die nur sehr unvollkommene Kunde zu uns gelangte. Das alles geschieht mit äußerster Anspruchslosigkeit und doch so anschaulich, daß man an allen Leiden und den geringen Freuden dieser Reise den lebhaftesten Anteil nimmt, und daß man das Buch mit dem Gefühl, seinem Gesichtskreis eine neue Erweiterung hinzugefügt zu haben, und mit Bedauern zugleich, daß man schon am Ziel ist, wieder aus der Hand legt.

Dabei hat das Buch noch einen ganz besonderen Vorzug. Wir nahmen häufig Gelegenheit, zu bedauern, in welchen Verfall unsere Buchkunst durch den elenden Bilderschwund nach dem Sinne unserer heutigen illustrierten Blätter geraten ist. Hier hat endlich wieder einmal ein Verleger den Mut gehabt, einem sehr berufenen Künstler die Betätigung seines Könnens zu verstatten, und uns in der Form von Randglossen eine Fülle höchst lebendiger und anschaulicher Bilderskizzen vorzuführen, die uns sehr viel mehr als die gewöhnlichen traurig verschwommenen Photographien des Erzählers' Erlebnisse vergegenwärtigen und uns alles, was er selber schaute, vor Augen führen. Daß sich das bei gutem Willen machen läßt, beweist der geringe Preis des Werkes. Das Buch verdient von jedem Gebildeten gelesen zu werden. Um der buchhändlerischen Tat willen, die wir in seiner Illustration erblickten, wünschen wir ihm den allerbesten Erfolg.

Der erst kürzlich erwähnten Ankündigung ist sehr rasch der vollständige Band „Asien“ der Sievers'schen „Allgemeinen Länderkunde“ gefolgt. — Verlag des Bibliographischen Instituts Leipzig—Wien. — Preis in sehr geschmackvollem Halblederband 17 Mark.

Wir werden dem Buche wohl am besten gerecht durch Aufzählung seiner einzelnen Abschnitte, die in sich gewohnter Weise in die Unterabteilungen: „Bodengestaltung, Klima, Flora und Fauna, Bevölkerung, Besiedlung und wirtschaftliche Verhältnisse“ zerfallen. Nach Darstellung der Erforschungsgeschichte und einer allgemeinen Übersicht werden Vorderasien, Westasien, Nordasien, Ostasien, Zentralasien, Südasien und der Malayische Archipel im einzelnen behandelt. In Ostasien bilden die Mandchurei mit den Amurländern und Korea, ferner China und „die ostasiatischen Inselbögen“ den Gegenstand größerer Unterabschnitte. Südasien zerfällt in die Behandlung der beiden Indien mit den zugehörigen Inseln und Siam, der malayische Archipel endlich behandelt im einzelnen Sumatra, Java, die Molukken, Celebes, Borneo und die Philippinen. Bei Durchsicht dieses Inhaltsverzeichnis' kommt uns von Kapitel zu Kapitel zum Bewußtsein, in wie hohem Grade zur Zeit Asien in allen seinen Teilen

das Interesse Europas in Anspruch nimmt, und wie es gerade jetzt wieder die Wiege einer schwerwiegenden weltpolitischen Umgestaltung ist, deren Wellenringe ganz zweifelsohne noch zu unserer Zeit auch auf den kleinen europäischen Kontinent übergreifen werden. Wir haben von Band zu Band betont, wie sehr sympathisch uns die Art, die Anordnung und die Ausstattung der Sievers'schen Länderkunde als geographisches Hilfsbuch sind. Der Band „Asien“ besitzt alle diese Vorzüge insbesondere auch in den farbigen Kunstblättern in hervorragendem Maße, und wir halten uns verpflichtet, ihn der Aufmerksamkeit unseres Leserkreises sowie den Bibliothekverwaltungen der Marine ganz besonders anzuempfehlen.

Der Almanach der k. und k. Kriegsmarine, der mit Genehmigung des Reichs-Kriegsministeriums von der Redaktion der „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens“ herausgegeben wird, liegt in seinem 25. Jahrgange vor. Dieser Almanach vertritt für seinen Leserkreis bekanntlich, was wir im Weyer, Marine-Taschenbuch und in der Rangliste in drei getrennten Büchern besitzen. Dankbar erinnern wir älteren uns noch heute der Zeit, wo dieser Almanach, ehe die deutsche Marineliteratur sich eigene Hilfsmittel beschaffte, uns als alleiniges Auskunftsbuch selbst für die eigene Marine dienen mußte. Ein Fehler fiel uns auf: zur Darstellung unserer Küstenpanzer — Seite 402 — ist noch das ältere Klischee aus der Zeit vor der Verlängerung dieser Fahrzeuge verwendet worden.

Seinen dritten Jahrgang erlebte das bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, erscheinende „Marine-Taschenbuch“ — Preis 3,25 Mark, gebunden 4,— Mark —, welches, um mit den in starkem Fluß befindlichen Marineverhältnissen in Übereinstimmung zu bleiben, einer nicht unerheblichen Neubearbeitung unterzogen werden mußte. Um dem Anschwellen des Umfangs des Buches vorzubeugen, mußten eine Reihe weniger wesentlicher Vorschriften ausgemerzt werden, während dafür andere neue Bestimmungen — insbesondere der Dienst an Bord — ihrer Wichtigkeit entsprechende Berücksichtigung fanden. An der Zentralstelle bietet sich wenig Gelegenheit, das Buch zu benutzen, dagegen scheint es in der Front allmählich die Bedeutung des berühmten „Firks“ zu gewinnen, an den es auch im Format und sonstigen äußerlichkeiten erinnert.

Berichtigung. Der Verfasser des im März-Heft 1905, Seite 396 besprochenen, bei A. Challamel, Paris, erschienenen Buches „Cours d'électricité pratique“ heißt Max Bahon, nicht Béchou, wie irrtümlich angegeben.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amtes vorhanden.)

- * Asakawa, K.: The Russo-Japanese conflict, its causes and issues. — Westminster 1904. A. Constable & Co. — 7 sh. 6 d.
- * Attmayer, F., Ritter von: Das internationale Seerecht. Ein Handbuch für den l. und f. Seeoffizier. — Wien 1904. C. Gerolds Sohn. — 18,— Mark.
- * Barton, J. K.: Naval engines and machinery. A text-book for the instruction of midshipmen. — Annapolis 1904. U. S. Naval Institute. — 36.— Mark.
- * Döring, W.: Der Seemann und sein Beruf. Zweite Auflage. — Papenburg 1904. F. Kühr. — 1,50 Mark.
- Fraser, D.: A modern campaign or war and wireless telegraphy in the far east. — London 1905. Methuen & Co. — 6,— Mark.
- * Harbottle, Th. B.: Dictionary of battles, from the earliest date to the present time. — London 1904. S. Sonnenschein & Co. — 7 sh. 6 d.
- * Hurd, A. S.: British war fleets. 2 Ed. — London 1905. Chapman & Hall. — 6 d.
- * Korzen, A., und Kühn, R.: Waffenlehre. — Wien 1905. L. W. Seidel & Sohn. — 19,— Mark.
- * Leiß, C.: Die Neuerungen der Dampfmaschine. Zweite Auflage. — Berlin 1905. F. Springer. — 20,— Mark.
- v. Lignitz: Die Hygiene des Krieges. Nach den Erfahrungen der letzten großen Kriege. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 1,60 Mark.
- Niethammer, Dr., F.: Die Dampfturbinen. — Zürich 1905. A. Kaufstein. — 5,40 Mark.
- * Riedler, Prof. Dr., A.: Groß-Gasmaschinen. — München und Berlin 1905. R. Oldenbourg. — 10,— Mark.
- Sebelin: Kollisionsgürtel und Torpedofurtine. — Kiel 1905. R. Cordes. — 0,50 Mark.
- * Schweißer, A.: Schiffsahrtssubventionen und ihr Einfluß auf Post, Admiralität, Schiffbau und Volkswirtschaft. — Wien 1905. D. Möbius. — 3,50 Mark.
- * Stern, Dr., D.: Die Seemachtfragen der Gegenwart. — Berlin 1905. Deutscher Verlag. — 0,50 Mark.
- The »Shipping World« year book 1905. — London 1905. Shipping World Office. — 5 sh.
- * Thonier, A.: De la notion de contrebande de guerre. Étude de droit international. — Bordeaux 1904. G. Gounouilhou. — 9,50 Mark.
- * Transports maritimes. — Paris 1905. Ch. Lavauzelle. — 1,— Mark.
- * Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser? Kritische Untersuchungen und Folgerungen eines deutschen Weltpolitikers. — München 1905. F. Schweißer. — 2,— Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

- Naval shipbuilding procedure in the United States. (E. vom 17. 2. 05.)
 A gasoline warship launch. (S. A. Suppl. vom 11. 2. 05.)
 Scout cruisers for the United States Navy. (S. A. vom 11. 2. 05.)
 An improved type of water-tube boiler. (Ebenda.)
 Dauerfestigkeit von Schiffen. (S., Jahrg. 6 Nr. 10, 11.)
 Panzerschiffe oder Panzerkreuzer? (D. F., 1905, Nr. 2.)
 Trial trip of the new protected cruiser »Colorado«. (M. E., 1904, Nr. 12.)
 Turbinen-Probefahrten. (A. S. Z., 1905, Nr. 8.)
 The screw propeller. (E. vom 3. 3., 10. 3. 05.)
 The French armoured cruiser »Ernest Renan«. (Ebenda.)
 Apparatus for recording the vibrations of steamers. (Eg. vom 3. 3. 05.)
 Big battleships. (S. W. vom 1. 3. 05.)
 New 25-knot British scouts. (S. A. vom 25. 2. 05.)
 Lage des Schiffbaues in den Vereinigten Staaten zu Beginn des Jahres 1904.
 (S., Jahrg. 6, Nr. 11.)
 Les nouveaux cuirassés français et étrangers. (A. Ma. 1905, Nr. 4.)
 Les »Scouts« éclaireurs d'escadre. (A. Ma., 1905, Nr. 5.)
 H. M. S. »Skirmisher«. (E. vom 10. 3. 05.)
 A new petrol motor boat. (Ebenda; Eg. vom 10. 3. 05.)
 Steam engine, gas engine, or turbine. (S. W. vom 22. 2. 05.)
 Armoured cruisers. (A. N. J. vom 4. 3. 05.)
 Steam trials of H. M. S. »Carnarvon«. (Eg. vom 17. 3. 05.)
 Scouts. (E. vom 17. 3. 05.)
 The log of an early steamship. (Ebenda.)
 Practical points about the screw propeller. (M. E., März 1905.)
 Trial trip of the armoured cruiser »Maryland«. (Ebenda.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

- Tests of armour-plate for the Japanese battleship »Kashima«. (Eg. vom 17. 2. 05; E. vom 17. 2. 05.)
 Big cut in cost of armour-plate. (N. G. vom 29. 12. 04.)
 Le blockhaus de commandement des navires de guerre. (Y., Nr. 1407 vom 25. 2. 05.)
 Arsberättelse i artilleri 1904. (T. i. S., 1905, Nr. 1.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

- Torpedeiros e contra torpedeiros. (A. C. M. N., 1904, Nr. 11.)
 Von den Unterseebooten der Gegenwart. (D. F., 1905, Nr. 2.)
 British submarine disaster. (N. M. R. vom 23. 2. 05; A. N. G. vom 25. 2. 05.)
 Thornycroft's 40 foot petrol torpedo launch. (E. vom 24. 2. 05.)
 La défense contre les sous-marins. (Y., Nr. 1407 vom 25. 2. 05.)
 The case of submarine »A 5«. (N. M. R. vom 2. 3. 05.)
 Our submarine defences. (N. M. R. vom 16. 3. 05.)

Küstenverteidigung, Landungen.

- Die Küstenbefestigungen der Vereinigten Staaten. (K. T., 1905, Nr. 2.)
 Regelung der französischen Küstenverteidigung. (M. A. G., 1905, Nr. 2.)

- Port Arthur, weitere erste Lehren. Seefestung und Flotte. Der Festungsangriff.**
(D. A., 1905, Nr. 8.)
- Seeverteidigungsgebiet Japans.** (I. R. A. F., März 1905.)
- La défense des côtes.** (A. Ma., 1905, Nr. 4.)

Maritime und militärische Fragen.

- Der russisch-japanische Krieg.** (A. N. G. vom 18. 2., 4. 3., 11. 3. 05;
A. C. M. N., 1904, Nr. 11; M. S., 1905, Nr. 3; U., Jahrg. 7, Nr. 12;
A. B., 1905, Nr. 8, 9, 10, 11; A. Ma., 1905, Nr. 4, 5; M. W., 1905, Nr. 24;
O. L., 1905, Nr. 3, 4, 5, 6; D. A., 1905, Nr. 8, 9, 10, 11;
T. i. S., 1905, Nr. 1; U. S. M., März 1905; J. A. M., März 1905;
Q. vom 1. 3. 05.)
- The Russian Navy.** (A. N. G. vom 18. 2. 05.)
- Non-effective warships. Their ages and cost.** (N. M. R. vom 16. 2. 05.)
- Pferdetransporte über See.** (N. M. B. vom 11. 2. 05.)
- Naval coaling ports and their garrisons.** (J. U. S. I., Februar 1905.)
- Coaling of ships of war at sea and in harbour.** (Ebenda.)
- Was lehrt Port Arthur?** (K. T., 1905, Nr. 2.)
- Signalwesen in der Marine.** (D. F., 1905, Nr. 2.)
- Die Entwicklung der Kriegsflotten 1904/05.** (D. A., 1905, Nr. 7, 11.)
- The United States naval training school at Newport** (S. A. vom 18. 2. 05.)
- Considérations sur le combat naval du 10 août 1904.** (M. F., Februar 1905.)
- La défense navale de la France.** (Ebenda.)
- Über Festungskriegsfragen.** (M. W., 1905, Nr. 26.)
- Ships great and small.** (U. S. M., März 1905.)
- Die Hauptereignisse zur See im russisch-japanischen Kriege.** (D. A., 1905, Nr. 9.)
- Die englische Kriegsflotte im Jahre 1904/05.** (I. R. A. F., 1905, Heft 60)
- Kriegspsychologische Studien.** (J. A. M., März 1905.)
- Nachmals Port Arthur.** (M. W., 1905, Nr. 30.)
- La marine de guerre Péruvienne.** (A. Ma., 1905, Nr. 4.)
- L'armement des cuirassés futurs. Puissance défensive et offensive.**
(R. M., Dezember 1904.)
- Redistribution of fleets.** (N. M. R. vom 16. 3. 05.)
- Engineering personnel in the navy.** (M. E., März 1905.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

- Cruisers and Commerce.** (N. M. R. vom 16. 2. 05.)
- War lessons for America and Britain.** (A. N. J. vom 11. 2. 05.)
- Flottan under sistförflutna året.** (T. i. S., 1905, Nr. 1.)
- A friendly critic's opinion of our navy.** (A. N. J. vom 18. 2. 05.)
- The naval estimates.** (A. N. G. vom 4. 3., 18. 3. 05; E. vom 10. 3. 05;
Eg. vom 10. 3. 05; N. M. R. vom 9. 3., 16. 3. 05.)
- A new French naval programme.** (Eg. vom 3. 3. 05; E. vom 3. 3. 05.)
- Le budget pour 1905 et le programme de M. Thomson.**
(Y., Nr. 1408 vom 4. 3. 05.)
- Italienischer Marine-Haushaltsetat für 1905.** (I. R. A. F., März 1905.)
- Le budget de la marine.** (A. Ma., 1905, Nr. 5.)
- The naval programmes for 1905.** (N. L. J., 1905, Nr. 3.)
- Holland, England and Germany.** (Ebenda.)
- The old school and the new policy.** (A. N. G. vom 11. 3. 05.)
- Naval reforms and the naval programme.**
(N. M. R. vom 16. 3. 05.)

Bildungswesen.

Naval officers and foreign languages. (N. M. R. vom 16. 2. 05.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Der Hafen von Triest. (M. S., 1905, Nr. 3.)

Über Schwimmdockanlagen. (S., Jahrg. 6, Nr. 10.)

The Panama Canal. (E. vom 3. 3., 10. 3. 05.)

Floating docks. (S. A. Suppl. vom 4. 3. 05.)

Sanitätswesen.

Über Malaria und Moskitos in Rio de Janeiro. (S. T. H., 1905, Nr. 2.)

Die Akklimatisierung der Europäer in den Tropen. (U., Jahrg. 7, Nr. 12.)

Über die durch japanische Geischosse gesetzten Verwundungen. (Ebenda.)

Chininprophylaxe in Togo. (S. T. H., 1905, Nr. 3.)

Rechtsfragen.

Die Nordseefrage. (D. F., 1905, Nr. 2.)

Das Durchsuchungs- und Seebeuterecht. (H., 1905, Nr. 10, 11.)

Koloniale Fragen.

The Somaliland operations. June 1903 to May 1904. (J. U. S. I., Februar 1905.)

Unsere Kolonie Kiautschou im Hinblick auf die „Gelbe Gefahr“. (U., Jahrg. 7, Nr. 12.)

Der Hottentotten-Aufstand. (M. W., 1905, Nr. 27, 28.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die theoretischen Grundlagen im Schiffbau, mit besonderer Berücksichtigung des Yachtbaues.
(D. Y., 1905, Nr. 15, 16, 17.)

Der billige Seekreuzer. (D. Y., 1905, Nr. 15.)

Auxiliary power yacht »Mollihawk II«. (S. A. Suppl. vom 18. 2. 05.)

Der billige Seekreuzer als Kettsch. (D. Y., 1905, Nr. 16.)

Sharpie-Segeltanoe. (D. Y., 1905, Nr. 17.)

The ocean yacht-race. (M. E., März 1905.)

Geschichtliches.

Bilder från Nordiska Sjuårskriget. (T. i. S., 1905, Nr. 1.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Die kalorischen Eigenschaften des Wassers und seines Dampfes bei hohen Temperaturen.
(Z., 1905, Nr. 9.)

Unsichtbare Strahlung. (M. A. G., 1905, Nr. 2.)

La télégraphie militaire en France et aux Colonies. (A. Ma., 1905, Nr. 5.)

Wireless telegraphy experiments at the Eiffel-Tower. (S. A. Suppl. vom 25. 2. 05.)

Nautische Fragen.

Ermittlung der Deviationskonstanten auf graphischem Wege (M. S., 1905, Nr. 3)

Utbildningen vid våra navigationsskolor. (T. i. S., 1905, Nr. 1.)

Neue Inseln. (H., 1905, Nr. 9.)

Einrichtung zur Bestimmung der Deviation und zur Kompensierung der Kompassse auf eisernen Schiffen in den an der Nord- und Ostsee gelegenen Häfen.
(H., 1905, Nr. 10.)

Der Nordsturm an der ostdeutschen Küste vom 13. und 14. Januar 1905.
(A. H., 1905, Nr. 3.)

Ein Instrument zur Bestimmung der wahren Richtung und Geschwindigkeit des Windes auf See. (Ebenda.)

Eine neue graphische Azimut- und Kursstafel und eine winkeltreue Kartenprojektion. (Ebenda.)

Über die Anwendung der Gindersstangen bei der Kompensation der Kompassse. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschifffahrt.

America and her shipping. (S. W. vom 1. 3. 05.)

The American ship subsidies bill. (Ebenda.)

Dansk skibsfart i 1904. (T. f. S., März 1905)

Le nouveau projet de loi sur la marine marchande. (Y., Nr. 1409 vom 11. 3. 05.)

The manning of merchant vessels of foreign countries. (S. W. vom 22. 2. 05.)

Handels- und Verkehrswesen.

Schiffahrt auf dem Yangtsekiang. (A. S. Z., 1905, Nr. 7.)

Fischerei, Rettungswesen, Seemannfälle.

A new type of lifeboat. (S. A. vom 18. 2. 05.)

Die schottische Seefischerei 1903. (M. S. V., 1905, Nr. 2.)

Die Seefischerei Irlands 1903. (Ebenda.)

Bericht über die Tätigkeit der Fischereiverwaltung Norwegens 1903/04. (Ebenda.)

Ein neues italienisches Gesetz zum Schutz und zur Unterstützung der Seefischerei. (Ebenda.)

Verschiedenes.

Le musée de marine. (Y., Nr. 1406 vom 18. 2. 05.)

Wassersport und Ruderregatten vor zwei Jahrtausenden. (D. Y., 1905, Nr. 15.)

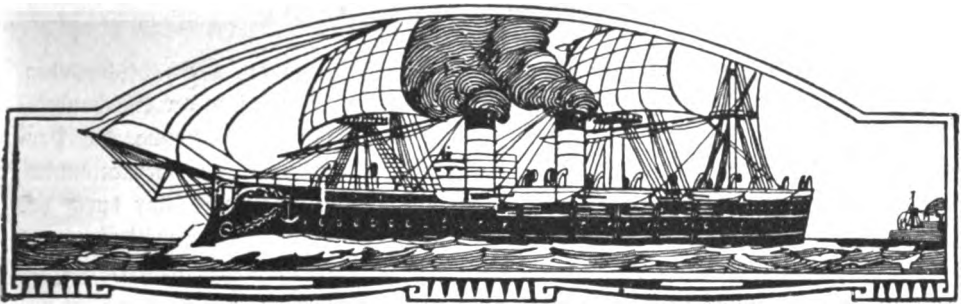
Seemannsheim. Seemannsmiffion. Seemannsverband. (H., 1905, Nr. 11.)



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

- A. B.** = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schifffahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von H. Fleischer.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer. [graphie und Statistik.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Baugesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des
M. Sb. = Morskoi Sbornik. [Seewesens.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glajenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schifffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific American.
S. A. Suppl. = Scientific American Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-
S. W. = The Shipping World. [Hygiene.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjøväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfließes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.



Die drei Hauptbewerber auf dem Weltmarkt.

Von Ernst von Halle.

I.

Im Durchschnitt der Jahre 1886 bis 1890 betrug der Welthandelsumsatz 65 Milliarden Mark; in den Jahren 1900 bis 1902 stellte er sich auf 92 Milliarden; im Jahre 1905 wird er, wenn nicht besondere Ereignisse eintreten, 100 Milliarden erreichen oder überschreiten. Dies sind wahrlich gewaltige Zahlen, und sie zeigen, daß der Umfang des Weltverkehrs in weniger als zwei Jahrzehnten sich ganz außerordentlich gesteigert hat. Sie erhalten aber eine eigentümliche Beleuchtung, wenn man erfährt, daß an der Gesamtsumme der Jahre 1886 bis 1890 die drei Hauptländer, England, Deutschland und die Vereinigten Staaten von Amerika, mit einer Ein- und Ausfuhrsumme von 25,5 Milliarden beteiligt waren, das sind fast 40 Prozent des Welthandels. Zieht man des weiteren in Betracht, daß die Handelszahlen dieser Länder in den gesamten Welthandelsziffern natürlich doppelt enthalten sind, insofern ihre Einfuhr bei anderen Ländern als Ausfuhr wiederkehrt und umgekehrt, so ergibt sich, daß schon damals beim Ausscheiden dieser drei Staaten das stolze Gebäude des Welthandels zusammengebrochen, nur ein kleines Häuslein für alle übrigen Länder der Erde übrig geblieben wäre, wobei die englischen Kolonien nicht einmal zu England hinzugerechnet sind.*)

Nicht minder nachdrücklich aber tritt dies heute zutage. In den Jahren 1900 bis 1902 waren die drei Haupthandelsstaaten mit über 36 Milliarden am Welthandel beteiligt; das sind nach wie vor nahezu 40 Prozent des Welthandels. Untereinander setzten sie dabei 11,5 Milliarden um, so daß ihre Beteiligung an den Welthandelsziffern im ganzen mit über 60 Milliarden als versendende oder empfangende Länder feststeht. Mit anderen Worten: etwa zwei Drittel des gesamten Welthandels kämen

*) Natürlich sind die Zahlen, welche den Handel zwischen den drei Ländern selbst angeben, nicht nochmals in Abzug zu bringen, weil sie bereits in der Summe von 25,5 Milliarden doppelt enthalten sind.

in Fortfall, wenn die drei Haupt handelsstaaten der Erde aus der Welt verschwänden. Sie sind die großen Druck- und Saugpumpen, die die Zirkulation in der Welthandelsmaschine wesentlich hervorrufen. Die Konsumtionskraft ihrer Bevölkerung, die Produktionskraft ihrer Gewerbe sind die entscheidenden Faktoren in der internationalen, der Weltwirtschaft. Daß dies die entscheidenden Umstände sind, wird klar durch das Beispiel Frankreichs beleuchtet, welches angesichts seiner stagnierenden Bevölkerung und dementsprechend langsamen gewerblichen Entwicklung unter den Welthandelsmächten heute nicht annähernd mehr die Rolle spielt, die es noch vor einem Menschenalter einnahm. Waren es vor 50 oder 100 Jahren vor allem die englischen, an zweiter Stelle die französischen Kapitalien, welche den Kuli in den Reis- und Teefeldern von Indien und China, den Pflanzungsneger in den Kaffee-, Tabak-, Zucker- und Baumwollplantagen von Amerika, den Land- und Forstwirt in Osteuropa, den Bergbauer auf edle Metalle in der ganzen Welt zu intensivster Arbeit anspornten, so sind es heute vor allem die Bedürfnisse von Deutschland und England, die die großen Lieferanten der Rohmaterialien in Bewegung halten; und konnte einst neben dem Stempel englischer oder französischer Herkunft in den Augen der Welt kein Fabrikat bestehen, so hat sich heute dies Verhältnis zugunsten der Fabrikanten und Gewerbetreibenden der anderen beiden Länder, Deutschland und Nordamerika, verändert.

An der Welteinfuhr von 1900 bis 1902 in der Höhe von 49 Milliarden waren die drei Länder durchschnittlich mit 20,5 Milliarden, d. i. mit 41 Prozent, an der Weltausfuhr in der Höhe von 42,4 Milliarden mit 16,25 Milliarden oder nicht ganz 38 Prozent beteiligt. Im Verkehr untereinander verzeichneten sie in der gleichen Periode Einfuhren von etwas über 6,12 Milliarden und Ausfuhren von fast 5,5 Milliarden, so daß 30 Prozent ihrer Gesamteinfuhren und 35 Prozent ihrer Gesamtausfuhren auf den Verkehr untereinander entfielen.*)

Die Zahlen sind noch charakteristischer, wenn man sie in Beziehung zu den Bevölkerungsziffern bringt. Dann ergibt sich, daß zu Anfang des 20. Jahrhunderts von 1533 Millionen Bewohnern der Erde in Deutschland, England und den Vereinigten Staaten nur 180 Millionen Einwohner oder etwa 12 Prozent lebten, und daß die drei Länder von der Gesamtlandfläche der Erde von 145 Millionen Quadratkilometer 10 230 000 Quadratkilometer oder 7 Prozent einschlossen. Es sind also verhältnismäßig geringe Menschenmengen und kleine Gebietsteile, die den Welthandel beherrschen.

Die Stellung jedes einzelnen von ihnen im Welthandel richtig zu würdigen, gestatten dann die folgenden Betrachtungen, die die Bevölkerungsdichtigkeit sowie die Größe des Außenhandels auf den Kopf der Bevölkerung zeigen.

*) Die Summen der Ein- und Ausfuhr in der Welthandelsstatistik gleichen sich nicht aus, weil bei den Statistiken der verschiedenen Länder in den Einfuhren die Transport- und Versicherungskosten bis zum Passieren der Grenze hinzugerechnet, in den Ausfuhrländern aber nicht, außerdem die Statistiken auf verschiedene Weise aufgebaut sind. Die älteren Zahlen sind entnommen den Zusammenstellungen bei F. v. Juraschel: „Übersicht der Weltwirtschaft“, Berlin 1906; die neueren hier und in dem folgenden Hübners „Geographisch statistischen Tabellen“, dem „Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich 1904“; „Statistical Abstract for the United Kingdom“; „Monthly Summary of Commerce and Finance of the United States“; „Statistical Abstract for the Principal and Other Foreign Countries“, 1892–1902, Heft 30.

Es verzeichnete im Jahre 1903:

	Deutschland:	Großbritannien und Irland:	Vereinigte Staaten:
Fläche	548 000 qkm	319 000 qkm	9 364 000 qkm
Einwohner	58,6 Millionen	42,4 Millionen	80,4 Millionen
Außenhandel: (Mark)			
Einfuhr	6,3 Milliarden	9,7 Milliarden*)	4,2 Milliarden*)
Ausfuhr	5,1 „	5,9 „	6,0 „
Summe	11,4 Milliarden	15,6 Milliarden	10,2 Milliarden
Einwohner auf den Quadrat-			
kilometer	106	133	8,6
Außenhandel auf den Kopf des			
Einwohners:			
Einfuhr	107 Mark	229 Mark	52 Mark
Ausfuhr	87 „	143 „	75 „
Summe	144 Mark	372 Mark	137 Mark

Entsprechend ihrer Bevölkerungsdichtigkeit sind die drei Länder in verschiedener Intensität am Welthandel beteiligt. Das dichtest bevölkerte England zeigt auch den weitaus größten Außenhandel, das dünnst bevölkerte Amerika den schwächsten, dabei aber ist es besonders bezeichnend, daß, während in England die Einfuhr um zwei Drittel größer ist als die Ausfuhr, und auch in Deutschland die erstere die letztere um mehr als 20 Prozent übertrifft, in den Vereinigten Staaten die Ausfuhr die Einfuhr um 50 Prozent schlägt. Die Folge ist, daß in England die Einfuhr auf den Kopf der Bevölkerung mehr als doppelt so groß ist als in Deutschland und fast $4\frac{1}{2}$ mal so groß als in den Vereinigten Staaten, dagegen der Ausfuhrwert pro Kopf des Engländers nur um zwei Drittel größer ist als pro Kopf des Deutschen und nicht einmal das Doppelte beträgt als pro Kopf des Amerikaners. In der Einfuhr zum Konsum übertrifft England Deutschland um 3,4 und Amerika sogar um 5,5 Milliarden; in der Ausfuhr dagegen steht Amerika an der Spitze, indem es England um 100 und Deutschland um 900 Millionen überragt. Die Ausfuhrwertdifferenz zwischen allen drei Ländern ist aber überhaupt heute nur noch eine geringe. Amerika ist in wenigen Jahren von der dritten in die erste Stellung gerückt, und die Differenz zwischen England und Deutschland hat sich seit den 80er Jahren um mehr als die Hälfte vermindert,**) so daß die beiden Länder als Wettbewerber heute ziemlich nahe stehen.

Der Gang der Entwicklung hat in der relativen wie in der absoluten Stellung der drei Hauptbeteiligten am Welthandel eine nennenswerte Veränderung herbeigeführt.

Es waren beteiligt am Welthandel:

1886–1890:	Großbritannien:	Deutschland:	Vereinigte Staaten:
Einfuhr	22 Prozent	10 Prozent	9 Prozent
Ausfuhr	16 „	10 „	10 „
Zusammen	20 Prozent	10 Prozent	10 Prozent

*) Abzüglich der Wiederausfuhr.

**) Eine richtige Würdigung der amerikanischen Zahlen ist allerdings nicht ganz leicht, denn die dort übliche Berechnungsweise läßt die Ausfuhrzahlen im Vergleich zu europäischen Methoden einigermaßen zu hoch erscheinen.

1902:	Großbritannien:	Deutschland:	Vereinigte Staaten:
Einfuhr	22 Prozent	11 Prozent	8 Prozent
Ausfuhr	13 "	11 "	13 "
Zusammen . . .	18 Prozent	11 Prozent	10 Prozent

Großbritannien hat an Welthandelsstellung verhältnismäßig eingebüßt, Deutschland und die Vereinigten Staaten haben gewonnen. Großbritannien hat zwar seine Einfuhren ebenso rasch steigern können, wie der Welthandel, dagegen hat es als Ausfuhrland eingebüßt, und nach dieser Richtung haben Deutschland und die Vereinigten Staaten nennenswerte Fortschritte gemacht, vor allem das letztere Land, welches, 1902 Großbritannien fast gleich, es 1903 in seinen Ausfuhren dann tatsächlich geschlagen hat.

In Frankreich, wo sich die Entwicklung anders gestaltet hat, war im Jahre 1886 bis 1890 eine Durchschnittseinfuhr von 3,40 und eine Ausfuhr von 2,75 Milliarden zu verzeichnen. Die Einfuhr war also der deutschen nahezu gleich, die Ausfuhr stand hinter ihr nur um ein Siebentel zurück. Im Jahre 1903 aber betragen die Einfuhren von Frankreich nur 3,8 und die Ausfuhren 3,5 Milliarden. Frankreich wird also in der Einfuhr von Deutschland um 2,5 Milliarden, in der Ausfuhr um 1,6 Milliarden geschlagen. Seine Beteiligung am Welthandel ist von 9 auf 7,5 Prozent zurückgegangen.

Wenn man die Zahlen ohne weiteres ansieht, so könnte man zu der Meinung kommen, daß die amerikanische Behauptung, die Vereinigten Staaten würden in absehbarer Zeit die Werkstätte der Welt bilden, das alte England entthronen und die Rolle, welche das einstige Mutterland im 19. Jahrhundert gespielt habe, im 20. Jahrhundert ihrerseits übernehmen,*) sich bereits erfüllt habe. Amerika, an Bevölkerung und inneren Ressourcen rapide gewachsen, hat es fertig gebracht, in wenigen Jahren seinen Außenhandel außerordentlich zu steigern und zwar in einer nach der landläufigen Ansicht günstigeren Weise als die beiden anderen Länder, insofern bei diesen sich die Handelsbilanz im Laufe der Jahre steigend negativ gestaltet hat, dagegen die Vereinigten Staaten eine zunehmend positive Handelsbilanz zu verzeichnen haben. Eine eingehendere Würdigung der Zahlen im einzelnen ergibt dann allerdings, daß dies sich noch nicht ganz so verhält, indem die Zusammensetzung der Ausfuhren in den drei Ländern sich einigermassen verschieden darstellt.

Nach großen Gruppen verteilte sich die Ein- und Ausfuhr der drei Länder, wie folgt:

Großbritannien 1903:

	Importe:		Exporte:	
	Millionen Pfd.	Stefl.	Millionen Pfd.	Stefl.
Nahrungsmittel, Getränke, Tabak . . .	232,3		16,4	
Rohmaterialien und unfertige Waren . .	173,5		35,4	
Ganz oder wesentlich fertige Fabrikate .	134,6		234,8	
Sonstige Waren	2,2		4,3	

*) Vgl. hierzu z. B. Frank N. Vanderlip: „The American Commercial Invasion of Europe“, 1903, und W. L. Stead: „The Americanisation of the World, or the Trend of the Twentieth Century“, London 1902.

Deutschland 1903:

	Importe: Millionen Mark	Exporte: Millionen Mark
Nahrungs-, Genussmittel und Vieh	1952	510
Rohstoffe für Industriezwecke	2848	1223
Fabrikate	1208	3281

Vereinigte Staaten *) 1903/04:

	Importe: Mill. Dollars	Exporte: Mill. Dollars	
Nahrungsmittel und Tiere	234	Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft	931
Rohmaterialien für die Industrie	322	Erzeugnisse des Bergbaues	46
Halbfabrikate für die Industrie	137	Gewerbliche Erzeugnisse	452
Fabrikate	166	Verschiedene	6
Luxusartikel usw.	132		

Großbritannien stellt sich als ein Großindustriestaat im vollen Sinne des Wortes dar. Von seiner Einfuhr**) sind fast zwei Fünftel Nahrungs- und Genussmittel, fast ein Drittel Rohmaterialien und Halbfabrikate und nur ein Viertel Industrieerzeugnisse. Dagegen besteht seine Ausfuhr zu vier Fünfteln aus Fertigfabrikaten, weitere 12 Prozent sind gewerbliche Rohmaterialien und 6 Prozent Nahrungs- und Genussmittel.

In Deutschland ist die industrielle Entwicklung in der Einfuhr nicht viel weniger charakteristisch, denn hier bilden Nahrungs-, Genussmittel und Vieh zwar noch nicht ganz ein Drittel der Einfuhr, aber die gewerblichen Rohstoffe nicht ganz die Hälfte, und an Fertigfabrikaten wird nur noch ein Fünftel eingeführt. In der Ausfuhr aber machen die Nahrungs- und Genussmittel noch 14 Prozent aus und die Rohmaterialien für gewerbliche Zwecke 22 Prozent, während die Fertigfabrikate nur etwas über drei Fünftel darstellen.

Die Vereinigten Staaten weisen keineswegs die Kennzeichen des Industriestaates im landläufigen Sinne auf, nämlich eines Wirtschaftsgebiets, das Rohmaterialien und Halbfabrikate einführt, um damit seinen Nahrungsbedarf zum Teil zu decken und seinen überflüssigen Arbeitskräften Beschäftigungsgelegenheit zu verschaffen. Hier gehörten von den Exporterzeugnissen 1903/1904 der Land- und Forstwirtschaft und Fischerei 55 Prozent, den Rohprodukten des Bergbaues 3 Prozent, den Industrieerzeugnissen aber erst etwas über 31 Prozent an. Die Ausfuhr von Rohstoffen für Ernährung und gewerbliche Verarbeitung stand noch im Vordergrund. Bei der Einfuhr andererseits machten die Nahrungsmittel beinahe ein Viertel aus und die Einfuhr von gewerblichen Rohmaterialien und Halbfabrikaten nicht ganz die Hälfte, während die Einfuhr von Fertigfabrikaten und fabrizierten Luxusartikeln sich auf reichlich drei Zehntel bemaß. In der Einfuhr der Vereinigten Staaten zeigen sich noch nennenswerte Züge ihrer früheren Stellung als große Konsumentin von Industrieerzeugnissen; aber der Übergang zu einer eigenen Industrie der Weiterverarbeitung großer Teile

*) Für die Einteilung nach großen Gruppen liegt die amerikanische Statistik nicht für das Kalenderjahr, sondern für das mit dem 30. Juni endende Jahr vor, so daß hier die Angaben sich auf das Jahr vom 1. Juli 1903 bis 30. Juni 1904 beziehen.

**) Davon ist ein nicht festzustellender Teil Durchfuhrgut.

der fremden Erzeugnisse daheim hat sich schärfer markiert. Und in den Ausfuhren, die zwar noch deutlich den früheren Charakter des großen Rohmaterial- und Nahrungslieferanten der Welt zur Schau tragen, ist doch im Laufe des letzten Jahrzehnts jene charakteristische Veränderung vor sich gegangen, die darauf hinzielt, aus Amerika mehr und mehr auch einen Lieferanten von Industrieerzeugnissen für den Weltmarkt zu machen und die eigenen Roherzeugnisse daheim zu konsumieren oder doch wenigstens vor der Versendung zu verarbeiten. Die Ausfuhr von heimischen Gewerbeerzeugnissen der Vereinigten Staaten hat sich in der Zeit von 1880 bis 1903 von 430 auf 1900 Millionen Mark oder um 340 Prozent gehoben. In derselben Zeit stieg die Fabrikatausfuhr von Großbritannien von ihrem Stande von 4050 Millionen nur auf 4800 Millionen, um $18\frac{5}{10}$ Prozent, die Fabrikatausfuhr von Deutschland von 1930 auf 3300 Millionen, um 70 Prozent. *)

Anfang der achtziger Jahre machten die landwirtschaftlichen Erzeugnisse allein noch über 83 Prozent der Vereinigten Staaten-Ausfuhr aus, die Fabrikatausfuhr nur $12\frac{1}{2}$ Prozent. Heute ist die Ausfuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen auf unter drei Fünftel zurückgegangen, die Fabrikatausfuhr nahe an ein Drittel herangekommen, und zwar hat sich bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen die absolute Menge der Getreideausfuhr nicht gesteigert, sondern sie hat in der ganzen Zeit nur in zwei Jahren höher gestanden, als im Jahre 1880. Im übrigen ist sie meist erheblich niedriger gewesen, und die Ausfuhr von Vieh, Fleischprodukten usw. hat nur wenig zugenommen.

Es ist bezeichnend, daß, während zu Anfang der achtziger Jahre die Weizenausfuhr bis zu zwei Fünfteln der Gesamtweizenerzeugung betrug, sie in den letzten Jahren, mit einer Ausnahme, immer mehr zurückgegangen ist und im Jahre 1903/04 nur noch 18 Prozent ausmacht, ebenso, daß die Maisausfuhr heute nur noch $2\frac{1}{2}$ Prozent der Erzeugung des Landes beträgt, die Anfang der achtziger Jahre $5\frac{1}{2}$ bis $6\frac{1}{2}$ Prozent und zu Ende der neunziger Jahre vorübergehend sogar mehr als 10 Prozent ausmachte. Nur in der Baumwolle hält die Erzeugung mit der auswärtigen Nachfrage noch nahezu Schritt. Die Baumwollernte hat sich von 1880 bis 1903 verdoppelt, das Ausland aber nimmt den Vereinigten Staaten noch immer rund zwei Drittel ihrer gesamten Erzeugung ab, wieweil eine gewisse Tendenz zur rascheren Steigerung der heimischen Konjunktur, als der Ernten, auch hier unverkennbar zutage tritt. —

Würde es sich nur um die drei Gebiete, Deutschland, England und die Vereinigten Staaten, handeln, so würde die Diagnose über den augenblicklichen Stand und die Zukunftsaussichten der drei Staaten auf dem Weltmarkt die sein, daß für den immer intensiver sich gestaltenden Wettlauf im Welthandel die Nordamerikanische Union die besten Aussichten zu besigen scheint, während Großbritannien bei seiner außerordentlich starken Abhängigkeit vom Weltmarkt für die Ernährung seiner Bevölkerung, die Versorgung seiner Industrie mit Rohmaterial und die Bezahlung seines Einfuhrbedarfs mittelst Ausfuhren die prekärste Situation innehat.

*) Vgl. „Monthly Summary of Commerce and Finance of the United States“, September 1904, S. 1167.

Eine amerikanische Schätzung vergleicht den Wert der Gewerbeerzeugnisse der Hauptländer im Jahre 1880 und 1900.*)

Sie kommt dabei zu folgendem Resultat:

Es produzierten an Gewerbeerzeugnissen (in Dollars):

	1888	1900	Prozentuale Zunahme:
	Milliarden	Milliarden	
Vereinigtes Königreich	16	21	25
Deutschland	11,4	19,5	62
Frankreich	9,5	14	46
Vereinigte Staaten	29,5	55	85

Wären diese sehr präkären Zahlen einigermaßen richtig, so würden sie erweisen, daß Deutschland und England sich an Wert der gewerblichen Produktion nahezu gleich ständen, während die Vereinigten Staaten allein ebensoviel erzeugen, wie Deutschland, England und Frankreich zusammengenommen. Mangels einer wirklichen Grundlage aber haben sie nur den Wert einer ziemlich phantastischen Einschätzung. Dagegen ist für die Einschätzung der gewerblichen Kraft die Erzeugung der Hauptgrundlagen des modernen Industrialismus, Kohle und Eisen, ein leidliches Barometer. Nun finden wir, daß, während zu Anfang der neunziger Jahre in Deutschland etwa 92 Millionen Tonnen Stein- und Braunkohlen gefördert wurden, die Produktion sich bis 1903 auf 162 Millionen Tonnen hob, zu gleicher Zeit stieg im Vereinigten Königreich die Förderung von 188 Millionen auf 234 Millionen Tonnen, und in den Vereinigten Staaten von 153 Millionen auf 324 Millionen Tonnen.

In der Roheisengewinnung aber stand Deutschland zu Anfang der achtziger Jahre auf 3 Millionen, Anfang der neunziger Jahre unter 5 Millionen Tonnen und hat seine Produktion bis 1903 auf 10 Millionen mehr als verdreifacht. Großbritannien dagegen ist von fast $8\frac{1}{2}$ Millionen zu Anfang der achtziger Jahre zu Anfang der neunziger auf 7 Millionen zurückgegangen und bis 1903 nur auf nicht ganz 8 Millionen wieder gestiegen. Die Vereinigten Staaten dagegen, welche Anfang der achtziger Jahre nur etwa die Hälfte der Produktion Großbritanniens lieferten, und es um das Jahr 1890 gerade in der Roheisenerzeugung überholt hatten, lieferten 1903 allein über 18 Millionen Tonnen. — Die Entwicklung im Verbrauch des Hauptrohmaterials der Textilindustrie, der Baumwolle, verteilte sich in den drei Hauptländern, wie folgt: Großbritannien konsumierte 1880 1260, 1903 1340 Millionen Pfund, eine Steigerung von 6 Prozent; in Deutschland aber hob sich der Konsum in der gleichen Zeit von 270 auf über 830 Millionen Pfund, eine Steigerung von 170 Prozent; während er gleichzeitig in den Vereinigten Staaten von 860 auf 1780 Millionen Pfund, um mehr als 100 Prozent, sich vergrößerte. Hatte zu Anfang der Periode England allein den gemeinsamen Konsum von Deutschland und den Vereinigten Staaten erheblich übertroffen, so ist es heute von Amerika geschlagen, und Deutschland ist ihm bereits so nahe gerückt, wie einst Amerika.

Sichtlich des Verhältnisses der Produktion zur Konsumtion der Hauptartikel ist in Betracht zu ziehen, daß die Ein- und Ausfuhr hierbei eine sehr verschiedene Rolle spielen. Während in Amerika die Kohlenein- und -ausfuhr nicht von

*) „Monthly Summary“, a. a. D., September 1904, S. 1168.

erheblichem Belang ist, hatte Großbritannien zwar keine nennenswerten Kohleneinfuhren, hier machte aber die Kohlenausfuhr Anfang der neunziger Jahre etwa ein Siebentel der ganzen Erzeugung aus, heutzutage gar nahezu ein Fünftel, während in Deutschland, das Kohlen sowohl ein- als ausführt, die Kohlenausfuhr an Bedeutung ständig zurückgegangen ist; die Mehrausfuhr beträgt heute erheblich weniger als 10 Prozent. *)

Die vom Hauptrückgrat der Industrie, dem Eisen, in den heimischen Konsum gelangenden Mengen sind in den Vereinigten Staaten in den letzten Jahrzehnten fast ebenso groß, häufig größer gewesen als die Erzeugung. Im Vereinigten Königreich dagegen hat der Konsum ständig erheblich unter der Erzeugung gestanden, und zwar meist um mehr als 1 Million Tonnen. In Deutschland dagegen war früher gleichfalls der Konsum regelmäßig höher als die Erzeugung, nur die Eisentrisis der allerletzten Jahre hat einen anscheinend vorübergehenden Ausfuhrüberschuß erzielt.**)

Bedeutsam ist, daß in der Eisenindustrie die Vereinigten Staaten erst neuerdings als ernsthafte Mitbewerberin aufgetreten sind, in England die Ausfuhren von Eisen- und Stahlwaren, gegenüber der langsam steigenden Industrie, im ganzen stationär geblieben sind,**) während die Einfuhren sowohl an Rohmaterialien wie an Fabrikaten stark gestiegen sind. In Deutschland haben sich die Einfuhren langsam, die Ausfuhren dagegen sehr stark gesteigert. — Eine Tendenz dürfte aber in den meisten Gewerben aller drei Länder vorliegen, das ist die Tendenz der sogenannten abnehmenden Ausfuhrquote: es wird im Verhältnis zum heimischen Konsum ein immer geringerer Teil der Erzeugung zur Ausfuhr gebracht. Wie in der Eisen-, so verhält es sich in den Textilindustrien, und selbst für die chemische Industrie Deutschlands, eine der nach allen Richtungen glänzendsten, haben sowohl Sombart wie ich vor einigen Jahren nachgewiesen, daß die verhältnismäßig große Bedeutung des Exportes nicht mit der Entwicklung des inneren Marktes Schritt hält.†)

Als letztes für die Beurteilung der Handelslage hier hauptsächlich in Betracht kommendes Moment ist noch der Umstand zu würdigen, daß von den drei Ländern für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse Amerika eben das große Exportland ist, das mit Ausnahme der tropischen Erzeugnisse von allen Nahrungsmitteln mehr als genug daheim erzeugt und auch hinsichtlich der Bekleidungsstoffe nur für Wolle, Seide und einen Teil seines Flachs- und Hanfbedarfs aufs Ausland angewiesen ist, dagegen nach wie vor als der größte Weltbaumwolllieferant dasteht. England muß seinen Bedarf an Nahrungsmitteln und Rohmaterialien für die Bekleidungsindustrie ganz überwiegend aus dem Auslande beziehen. Im Jahre 1903 erzeugte es an Cerealien 107 Millionen Zentner, während es 193 Millionen einführte, es lieferte also nicht viel mehr als ein Drittel seines Bedarfs an Cerealien, während es von seinem Fleischkonsum von 2 200 000 Tonnen nur etwa 60 Prozent deckte.††)

*) Vgl. auch Sombart: „Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert“, S. 430.

**) Vgl. die Zahlen in „Statistical Abstract for the Principal and Other Foreign Countries“, S. 328.

***) Vgl. W. J. Ashley, *The Tariff Problem*, S. 65.

†) Vgl. E. von Halle: „Deutsche Volks- und Seewirtschaft“, Bd. I, S. 194 ff.; — Sombart: „Deutsche Volkswirtschaft“, a. a. D.

††) W. R. Lawton: „British Economics 1904“, S. 136 bis 138.

Der Wert der Einfuhr an Nahrungsmitteln in Großbritannien stellte sich auf 4 700 000 Mark. Hierzu kommen dann noch die Rohstoffe für Bekleidungs Zwecke in der Höhe von über 1700 Millionen Mark, die ja allerdings zum Teil in der Form von Fertigfabrikaten wieder ausgeführt werden, immerhin aber zum ganz überwiegenden Teil, jedenfalls zu mehr als neun Zehnteln aus dem Auslande eingeführt werden müssen. — In Deutschland, das seinerseits etwa neun Zehntel der Rohmaterialien seiner Textilindustrie in einer Höhe von etwa 1 Milliarde Mark einführen muß, wird der Fleischbedarf noch ganz überwiegend zu Hause erzeugt, während an sonstigen Nahrungsmitteln eine erhebliche Einfuhr stattfindet, die etwa ein Viertel bis ein Drittel des Bedarfs zu decken hat. Das Defizit der deutschen Landwirtschaft ist heute auf etwa 2 Milliarden anzusetzen.*) Beide Länder bedürfen außerdem ständig erheblicher Einfuhren von Rohmaterialien der Forstwirtschaft.

Unter den drei in Frage kommenden Welthandelsstaaten ist das Wohl und Wehe von England am engsten mit seinem Außenhandel verknüpft; Deutschland ist gleichfalls in steigendem Maße auf eine Förderung seiner Außenhandelsbeziehungen angewiesen, beide Länder allerdings nicht im Interesse einer sogenannten exportindustriellen Entwicklung, sondern zum Zwecke der Erhaltung und Beschäftigung ihrer Bevölkerung auf einer Stufe angemessenen und leidlichen Wohlstandes. England würde zugrunde gehen, wenn ihm auch nur für verhältnismäßig kurze Zeit die Zufuhr- und Ausfuhrmöglichkeiten abgeschnitten würden, wie sich auch in Deutschland sehr beträchtliche Unbequemlichkeiten und Nöte aus einer Sperrung überwiegender Gebiete des Außenhandels ergeben müßten. Nordamerika befindet sich demgegenüber in einer anderen Lage. Hier ist es auf manchen Gebieten weniger der Druck einer inneren Notwendigkeit, als die derzeitige Form seiner gewerblichen Gliederung, die ihm den Außenhandel als nützlich und notwendig erscheinen läßt. Wenn nicht einige andere Umstände mitsprächen, könnte Amerika heutigentags sich noch im großen und ganzen gegebenenfalls in die Rolle des „geschlossenen Handelsstaats“ zurückziehen, der mit wenigen Ausnahmen seinen ganzen Bedarf im Innern erzeugt, seine ganze Erzeugung im Innern konsumiert. Doch kommen drei Momente in Betracht, die Amerika die Wege dieser Politik nicht beschreiten lassen. Einmal die gewaltige Verschuldung an Europa, die zu großen Exporten zwingt; sodann die Gewohnheit und Organisation der bisherigen Außenhandelsbeziehungen, die manche Bezüge in besten Qualitäten oder zu billigen Preisen gestatten, die man andernfalls daheim schlechter oder teurer erzeugen oder inzwischen entbehren müßte, ferner die Erzeugung von Waren, die, mit Rücksicht auf den Export produziert, derzeit zu Hause keine Abnahme finden würden; drittens aber machen sich hier dieselben Kräfte geltend, die einst England schon zu einer Zeit auf den Weg des Ausbaues von Exportindustrien trieben, als es bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts noch durchaus imstande war, seinen eigenen Nahrungsbedarf im wesentlichen auch daheim zu decken.***) Man folgt den seit den Zeiten des Adam Smith immer

*) Vgl. Paul Voigt: „Deutschland und der Weltmarkt in Handels- und Machtpolitik.“ Bd. I, S. 154 ff; ferner die Einleitung „Landwirtschaft“ im „Deutschen Katalog für die Weltausstellung zu St. Louis 1904“.

**) Lawton a. a. O., Kapitel 8 und 9.

wieder gemachten Beobachtungen, daß der Außenhandel, geschickt geführt, die Quelle nicht nur großer ökonomischer Vorteile werden könne, sondern eine notwendige Grundlage internationaler Einfluß- und Machtentfaltung bildet. Haben doch gerade die Entwicklung der Haupthandelsstaaten, England und Deutschland, und die Verschiebungen, mittels deren sie sich jeweilig gegenüber anderen Mitbewerbern, vor allem Holland und Frankreich, durchzusetzen vermochten, den Beweis geliefert, wie zwischen wirtschaftlicher und staatspolitischer Machtentfaltung enge Wechselwirkungen stattfinden.

Die Folgerungen aus dem bisher Gesagten würden allgemein dahin zu ziehen sein, daß für England die Wahrung seiner Welthandelsstellung eine Frage unmittelbaren Lebens und Sterbens ist, und daß Deutschland, ohne sich als Welthandelsnation weiter zu betätigen, ernststen Gefahren ausgesetzt, von der Möglichkeit der Innehaltung seiner bisherigen Stellung abgeschnitten werden würde. Könnte es auch seine jetzige Bevölkerung vielleicht im Lande im wesentlichen notdürftig ernähren, es könnte sie nicht kleiden und nicht so gewinnbringend beschäftigen wie bisher, geschweige denn daran denken, auch in Zukunft fortzuschreiten und eine steigende Bevölkerung gleichfalls zu erhalten. Für Amerika bedeutet die Wahrung der Außenhandelsstellung zur Zeit die Förderung gewisser Schichten und Klassen, die Erhöhung der Annehmlichkeiten des Daseins und eine Vorbereitung auf größere Zukunftspläne panamerikanischer und weltmachtspolitischer, imperialistischer Entfaltung.

II.

Nun haben wir aber bei allen bisherigen Betrachtungen ein Moment aus dem Spiel gelassen, das handelspolitisch während der letzten zwei Menschenalter nach außen nur leise angeklungen hat oder in gewissem Sinne nicht zur Geltung zu kommen schien. Das ist das Kolonialproblem. Alle drei Haupthandelsstaaten haben auch Kolonien, Deutschland und die Vereinigten Staaten allerdings erst seit wenigen Jahren. Großbritannien hingegen ist seit dreihundert Jahren nur ein Teil des großen weltumspannenden britischen Reiches, und heute sind die englischen Inseln nur die Metropole des Größeren Britanniens, in dem die Sonne nicht untergeht und der Nordstern wie das südliche Kreuz ständig strahlen. Handelspolitisch haben sich allerdings seit Aufhebung des Kolonialsystems die Beziehungen zwischen Mutterland und Kolonien nicht anders gestaltet als zwischen den Kolonien und irgend einem anderen Lande.*) Tatsächlich haben aber die engere politische Verbindung, die Gemeinschaft des Reichs und der Einrichtungen, der Herkunft und der Lebensgewohnheiten der weißen Bevölkerung ganz Größer-Britanniens, Elemente kapitalistischer Zusammenwirkens und kapitalistischer Ausbeutung durch das Mutterland, das Hin- und Herströmen der Siedler und Gewerbetreibenden zwischen Mutterland und Kolonien u. a. m. das Band nach wie vor erheblich enger gestaltet als die Beziehungen der britischen Kolonien zum Auslande.

Der Kolonialbesitz von Deutschland umfaßt fast $2\frac{3}{4}$ Millionen Quadratkilometer, ist also mehr als fünffach so groß als das Mutterland, enthält aber nur etwa 14 Millionen Einwohner oder den fünften Teil der deutschen Bevölkerung. Der Besitz

*) Vgl. meine Ausführungen über die Chamberlainsche Handelspolitik in der „Marine-Rundschau 1904“ sowie die dort angeführte Literatur.

der Vereinigten Staaten beträgt wenig über 300 000 qkm mit etwa 8 Millionen Einwohnern, er umfaßt also kaum den dreißigsten Teil der Fläche und den zehnten Teil der Bewohner der Union. England dagegen zählt fast 30 Millionen Quadratkilometer mit mehr als 350 Millionen Bewohnern zu seinen Besitzungen über den Meeren. Kolonialfläche und Kolonialbevölkerung übertreffen das Mutterland um das Hundertfache bzw. um das $8\frac{1}{2}$ fache.

Der Machtbereich der drei Länder, Kolonien und Mutterland zusammengefaßt, macht $43\frac{1}{2}$ Millionen Quadratkilometer mit 547 Millionen Einwohnern, annähernd ein Drittel der Erdoberfläche und mehr als ein Drittel der Bevölkerung der Erde aus. Während aber die Mutterländer, wie gezeigt wurde, einen überwiegenden Anteil am Welthandel besitzen, ist die Beteiligung der Kolonien eine verhältnismäßig geringe. Die deutschen Kolonien wiesen im Jahre 1902 eine Einfuhr von 43, eine Ausfuhr von 22 Millionen Mark auf; die amerikanischen hatten Einfuhren von 260 und Ausfuhren von 300 Millionen Mark; die englischen Kolonien aber verzeichneten Einfuhren von 6600 Millionen und Ausfuhren von 6300 Millionen. Somit ergibt sich für die drei Staaten ein Zuwachs ihres Umsatzes im Welthandel von 6900 Millionen für die Einfuhren und von $6\frac{2}{3}$ Milliarden für die Ausfuhren; $13\frac{1}{2}$ Milliarden entfallen im ganzen auf ihren Anteil am Welthandel. Mit ihren Kolonien gemeinsam waren sie Versender bzw. Empfänger von fünf Neunteln des Welthandels. Im Verkehr zwischen Mutterland und Kolonien bewegte sich in Deutschland etwa die Hälfte des Handels der letzteren; die Vereinigten Staaten empfangen von ihren Kolonien zwei Drittel von deren Ausfuhren, sie sandten ihnen aber nur die kleinere Hälfte (vier Neuntel) von ihrer Gesamteinfuhr. Hier ist allerdings noch die besondere Rolle des in einem Protektoratsverhältnis stehenden Cuba in Betracht zu ziehen, von dessen Ein- und Ausfuhren von je rund einer Milliarde im Jahre 1902 die Vereinigten Staaten nicht ganz zwei Fünftel lieferten und vier Fünftel empfangen. Die britischen Kolonien hatten mit ihrem Mutterlande einen Umsatz von über 5 Milliarden, nämlich 2800 Millionen oder mehr als zwei Fünftel in der Einfuhr und 2225 Millionen oder mehr als ein Drittel in der Ausfuhr. Für Deutschland spielt der Handel mit seinen eigenen Kolonien bisher nur eine verschwindende, für Amerika eine sehr unbedeutende Rolle; Großbritannien hingegen bezieht von seinen Kolonien etwa ein Fünftel seiner Einfuhren und sendet ihnen etwa ein Drittel seiner Ausfuhren.*) Für Großbritannien ist somit die Erhaltung und Förderung seines Kolonialhandels von großer Wichtigkeit, und es ist wohl begreiflich, daß die Partei der Freunde des Größeren Britannien ihm nunmehr ihre intensive Aufmerksamkeit zugewendet hat. Schloße er doch die Möglichkeit in sich, wenn der Verkehr noch heute sich unter denselben Formen vollzöge wie unter dem alten Kolonialsystem, Großbritannien zum Ausgangs- bzw. Endpunkt von etwa 8 Milliarden Handelsumsatz zu machen, die sich heute im Verkehr der Kolonien mit fremden Ländern oder untereinander direkt vollziehen. Die britischen Kolonien beziehen für gegen 4000 Millionen mehr Waren, als ihnen Großbritannien liefert, eine Summe, die mehr als der Hälfte aller britischen Exporte entspricht, und sie versenden ebenfalls

*) Unter Kolonien sind hier sowohl Indien, die selbständigen Kolonien, die Kron- und Freibriefskolonien wie auch die Protektorate usw. verstanden. Vgl. die Zahlen und ihre Würdigung bei E. J. Payne, „Colonies and Colonial Possessions, 1904“.

für rund 4 Milliarden mehr Waren als England von ihnen empfängt, d. h. wenn England diese von ihnen bezöge, könnte es seine Bezüge vom Auslande um mehr als ein Drittel vermindern.

Während Deutschland, durch die Anerkennung des Prinzips der offenen Tür in seinen Kolonien gebunden, bisher eine eigene Handelspolitik überhaupt noch nicht betätigt hat, kann man wohl sagen, daß die Vereinigten Staaten in ihrer Kolonialpolitik im wesentlichen ihre Erfolge darin gesucht haben, daß sie ihr Kapital werbend in ihre neuen Kolonien und Protektorate geschickt haben und von dort her sich solche Einfuhren von Tropenprodukten zu beschaffen suchen, die sie auf dem heimischen Boden aus klimatischen Gründen gar nicht oder nicht in genügenden Mengen gewinnen können. Ein weiterer Schritt zu der Schaffung einer Vorrechtsstellung für den eigenen Einfuhrhandel steht bisher im Hintergrunde. Das englische Streben dagegen war von jeher darauf gerichtet, die Kolonien mit britischen Erzeugnissen zu versorgen. In seinen Bezügen hat Großbritannien aber in den letzten Jahrzehnten keinen Markt der Welt bevorzugt, sondern sich stets an den billigsten Lieferanten gehalten, „die Theorie der freien Importe“ gleichmäßig zur Anwendung gebracht. Seit den 90er Jahren hat man dann im Ausbau der Kolonialbeziehungen sein Streben dahin gerichtet, für seine Exporte in den Kolonien Begünstigungen zu erreichen, und ist hier in Kanada, Barbados, Südafrika und Australien bisher in der Erreichung begünstigender Bestimmungen nicht ganz erfolglos gewesen. Die Agitation, welche seit einigen Jahren die Verwandlung des Größeren Britanniens in einen wirtschaftlichen und politischen Föderativstaat erstrebt, ist aber nicht mit Unrecht von der Voraussetzung ausgegangen, daß es keine Form geben würde, das Mutterland und die Kolonien dauernd enger zusammenzufassen, bei der nicht durch ein System der gegenseitigen Begünstigungen die handelspolitischen Beziehungen mit dem Auslande abgeschwächt, die interbritischen Handelsbeziehungen über die Welt aber zu einer Verstärkung angeregt würden. Dabei hat sich als natürlicher Gesichtspunkt jener Gedankengang ergeben, daß die Kolonien dem Mutterland Begünstigungen für gewerbliche Ausfuhren schaffen, dieses ihnen aber Erleichterung und vorteilhafte Absatzverhältnisse für ihre Rohmaterialerzeugnisse bieten müsse. Eine derartige Begünstigung der kolonialen Produktion würde Ströme von Auswanderern in die englischen Kolonien lenken und hierdurch dann wiederum diesen die Möglichkeit einer weiteren starken Vergrößerung von Fabrikatimporten aus England und einer Vertiefung der großbritischen Handelsbeziehungen liefern. Der Widerstand hiergegen ist in Großbritannien allerdings ein starker. Man will vielfach die Freihandelstheorien nicht opfern und scheut die Gefahren, die eine Verteuerung der Rohmaterialpreise und damit der Produktionskosten bzw. der Lebenshaltung für Großbritannien in sich schließen würde. Man sucht nach einem System, mit dem man die gewünschten Erfolge erzielen, diese aber vermeiden kann.

Die nächsten Jahre müssen lehren, inwieweit dies möglich sein wird; daß aber ohne eine sehr tiefgreifende Änderung der englischen Handels- und Kolonialpolitik keine allzugroßen Erfolge zu erwarten sind, das zeigen z. B. die Zustände des kanadischen Handels, wo heute bereits die Konkurrenz der Vereinigten Staaten sich für die britische Industrie außerordentlich und in steigendem Maße unbequem fühlbar macht. Während gegen das Jahr 1880 das Vereinigte Königreich am Gesamthandel Kanadas mit mehr

als 50 Prozent beteiligt war, etwa die Hälfte seiner Ausfuhren und Einfuhren gleichmäßig übernahm, ist es zu Anfang des 20. Jahrhunderts nur noch mit rund 40 Prozent am kanadischen Handel beteiligt, und zwar nunmehr in der Form, daß es Kanada sogar 58 Prozent seiner Exporte abnimmt, dagegen nur noch weniger als 24 Prozent der Einfuhren liefert. Umgekehrt haben die Vereinigten Staaten um das Jahr 1880 Kanada fast vier Zehntel seiner Ausfuhren abgenommen, neuerdings dagegen nicht viel mehr als drei Zehntel, während sie einst nur 40 Prozent der kanadischen Einfuhren lieferten, heute aber fast 60 Prozent des ganzen kanadischen Bedarfs decken. *) Trotzdem sich von Ende der 70er Jahre bis 1903 die Einfuhren Kanadas von unter 100 auf 234 Millionen Dollars gehoben haben, ist die Einfuhr aus Großbritannien nach Kanada nicht erheblich gestiegen, gegenüber der Mitte der 70er Jahre sogar zurückgegangen. Auch in den westindischen Kolonien Großbritanniens machte der Handel mit den Vereinigten Staaten nennenswerte Fortschritte, nicht minder in Australien. **)

Faßt man die Zahlen des Kolonialhandels im einzelnen ins Auge, so erkennt man mit voller Deutlichkeit einen Umstand, der aus politischen Gründen neuerdings in den englischen Debatten stets absichtlich in den Hintergrund gestellt ist, nämlich die Tatsache, daß die bei weitem größte Konkurrenzgefahr für England von den Vereinigten Staaten droht und nicht von Deutschland; wie ja überhaupt die Industrieexporte der nordamerikanischen Union sich in ganz anderem Tempo und Umfange gehoben haben als die deutschen, und zwar namentlich bei solchen Erzeugnissen, die in Konkurrenz mit englischen Stapelartikeln stehen. In Australien z. B. heben sich die Einfuhren der Kolonien Neu-Südwaales, Queensland, Neuseeland, Südaustralien, Tasmanien, Viktoria und Westaustralien von 1890—1902 aus Deutschland von 8 auf 14, aus den Vereinigten Staaten dagegen von 12 auf 31 Millionen gehoben, während Großbritannien in dieser Zeit nur eine Erhöhung seiner Einfuhren in Australien von 136 auf 169 Millionen zu verzeichnen hatte. Mit anderen Worten: Während Großbritannien nur eine Steigerung seiner Einfuhren um 24 Prozent zu erreichen vermochte, und Deutschland die seinen um weniger als drei Siebentel steigerte, konnte Amerika seine Exporte nach Australien um über 150 Prozent erhöhen.

Diese Frage der britisch-nordamerikanischen Konkurrenz im Kolonialhandel und des weiteren dann im Handel des pazifischen Ozeans überhaupt muß der britischen Welthandelspolitik in Zukunft auf wesentlichen Gebieten den Stempel aufdrücken; hat sich doch von 1890—1902 die Einfuhr Japans aus Großbritannien nur von 23 auf 25 Millionen Dollars gehoben, dagegen aus den Vereinigten Staaten von 6 auf 24, aus Deutschland von 6 auf 13 Millionen Dollars, und in China sind die Importe aus Großbritannien nur von 31 auf 36 Millionen Dollars gestiegen, aus den Vereinigten Staaten dagegen von 4½ auf 19 (vom ganzen europäischen Kontinent von 3 auf 12 Millionen Dollars).

*) Vgl. „Canadian Foreign Trade and Commerce of the United States with Canada“ in „Monthly Summary of Commerce and Finance of the United States“, Juni 1904, S. 4703 ff.

**) Vgl. die Zahlen: „Statistical Abstract of the World“, in „Monthly Summary of Commerce and Finance of the United States“, April 1904, S. 3882 ff. Vgl. daselbst die Zahlen für Australien, S. 3922 ff.

Die britisch-nordamerikanische Konkurrenz ruht auf einer ganz anderen Basis als die britisch-deutsche Konkurrenz. Die direkte Rivalität zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten hat handels- und machtpolitisch in Amerika, an der kanadischen Grenze und im amerikanischen Mittelmeer, außerhalb Amerikas und vor allem im Pazifischen Ozean, wo man dauernd und nunmehr auf beiden Seiten nahe beieinander und im engen Wettbewerb zu leben hat, eine ganz andere Reibungsfläche aufzuweisen als die Beziehungen beider Staaten gegenüber Deutschland.

III.

Was bedeuten die drei Länder für einander? — Das ist eine Frage, die im Laufe der letzten Jahre viel weniger häufig gestellt ist, als diejenige nach den Gefahren der amerikanischen Konkurrenz in Deutschland, oder nach den Schrecken des „made in Germany“ für den an die Welthandelshegemonie gewohnten Briten. Und doch ist es eine eigentümliche Tatsache, die an Bedeutung nicht etwa abnimmt, sondern in vielen Richtungen sich ständig verstärkt, daß die drei größeren Welthandelsstaaten zwar die anscheinend schärfsten Wettbewerber um den Welthandel, daneben aber vor allem auch einander die größten Kunden sind.

Von seiner Gesamteinfuhr bezog Deutschland 1903 für 834 Millionen Mark oder mehr als ein Achtel aus Großbritannien und für 943 Millionen Mark oder mehr als ein Siebtel aus den Vereinigten Staaten, dazu noch für mehr als 490 Millionen Mark aus den britischen Kolonien — abgesehen von Ägypten, woher es weitere 57 Millionen bekam, — und 20 Millionen aus den amerikanischen Kolonien. Großbritannien selbst stellte 13,2, zusammen mit seinen Kolonien aber mehr als 21 Prozent aller deutschen Einfuhren; die Vereinigten Staaten lieferten 14,9, zusammen mit ihren Kolonien und Cuba 15,2 Prozent der deutschen Einfuhren. Weit mehr als ein Drittel aller deutschen Einfuhren kam also aus diesen beiden Ländern und seinen Kolonien, während Deutschland von seiner Ausfuhr 988 Millionen nach Großbritannien, 469 Millionen in die Vereinigten Staaten, mehr als 210 Millionen in die britischen Kolonien und etwa gegen 20 Millionen in die amerikanischen Kolonien sandte. Großbritannien empfing 19,3, zusammen mit seinen Kolonien 23,7 Prozent, die Vereinigten Staaten 9,1, zusammen mit ihren Kolonien und Cuba mehr als 9,4 Prozent der deutschen Ausfuhren. Gerade ein Drittel der deutschen Ausfuhren gehen also in diese beiden Gebiete. England anderseits empfing von Deutschland 1903 nach der englischen Statistik für 34½ Millionen Pfund, von den Vereinigten Staaten 122 Millionen Pfund Waren, für etwa 100 000 Pfund von den deutschen Kolonien und für etwa 2⅓ Millionen Pfund von den amerikanischen Kolonien und Cuba. Fast drei Zehntel der englischen Importe kommen aus Amerika und Deutschland. Umgekehrt sandte England für 34½ Millionen*) nach Deutschland, für gegen 200 000 in seine Kolonien, für 41⅓ Millionen Pfund nach den Vereinigten Staaten und für 2⅔ Millionen nach deren Kolonien und Cuba. Mehr als 79 Millionen Pfund, 22 Prozent aller Exporte Großbritanniens gehen in die beiden Länder, wobei

*) Hierbei sind die Durchfahrten durch England auf beiden Seiten eingeschlossen; zieht man sie ab, so ist Deutschland heute ein bedeutenderer Empfänger von englischen Waren als die Vereinigten Staaten.

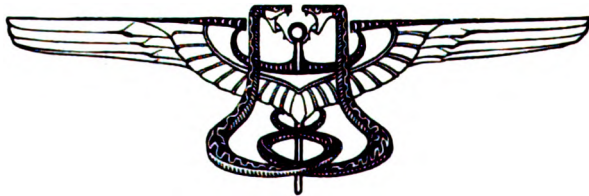
es bedeutsam ist, daß Großbritannien zwar dreimal so viel von Amerika einführt als von Deutschland, dagegen nicht mehr nach dorthin zu liefern vermag als nach Deutschland. Nach der amerikanischen Statistik schließlich stellten sich die Bezüge der Vereinigten Staaten aus dem Vereinigten Königreich im Jahre 1903/04 auf 164 Millionen Dollars, aus den englischen Kolonien auf gegen 124 Millionen Dollars, aus Deutschland auf 109 Millionen Dollars, zusammen gegen 40 Prozent der amerikanischen Einfuhr, davon 16 1/2 Prozent aus dem Vereinigten Königreich und 11 Prozent aus Deutschland. Die Vereinigten Staaten versandten für 538 Millionen Dollars nach Großbritannien, für 214 Millionen nach Deutschland, für 211 Millionen in die britischen Kolonien; reichlich zwei Drittel aller amerikanischen Exporte gingen in diese Länder, davon 37 Prozent nach England, 15 Prozent nach Deutschland.

In ganz unvergleichlicher Weise sind also die scheinbaren Rivalen aufeinander angewiesen. Die Handelsbilanz für Großbritannien gegenüber Amerika ist dabei allerdings, wie sich erweist, eine recht prekäre, vermag es doch für nur etwa ein Drittel seiner Importe mit Exporten zu bezahlen, ohne daß der Handel seiner Kolonien mit den Vereinigten Staaten einen entsprechenden Ausgleich liefert; denn auch hier empfing Amerika von den britischen Kolonien nur für 124 Millionen Dollars, hingegen sandte es dahin für 211 Millionen Dollars, so daß der Kolonialhandel zur Verstärkung der negativen Handelsbilanz des Größeren Britannien beitrug. Deutschland findet heute immerhin noch etwa auf die Hälfte seiner Einfuhren aus Amerika Deckung in Ausfuhren, dagegen ist es für England und seine Kolonien sogar ein wertvollerer Kunde als Lieferant, indem es aus England und seinen Kolonien für 1275 Millionen Mark empfing, dorthin aber nur für nicht ganz 1200 Millionen Mark Waren versandte.

Diese Tatsachen legen beredter als irgendwelche weiteren Argumente die relative Konkurrenzstellung der drei Länder klar. Deutschland ist aber in Wahrheit überhaupt bei weitem der größte Kunde Englands, dessen volle Bedeutung für das letztere Land aus der englischen Statistik nicht einmal klar hervorgeht, weil hier manches als Ausfuhr Englands nach Holland und Belgien erscheint, was in Wahrheit Durchfuhren durch diese Länder nach Deutschland ausmacht, und ferner stellen sich die Zahlen auch dann noch anders, wenn man statt der bisher angeführten Summen des englischen Gesamtaußenhandels, in welchem die Wiederausfuhren fremder Waren enthalten sind, die Ausfuhren englischer Erzeugnisse in Betracht zieht, dann haben Deutschland 1903 für 23,6 Millionen Pfund, die Vereinigten Staaten aber nur für 22,6 Millionen bezogen. Als Handelsfreund ist Deutschland somit von ungleich größerer Bedeutung für die englischen Gewerbe als die Vereinigten Staaten und ein wesentlich günstigerer Faktor in der britischen Handelsbilanz, während England in den Vereinigten Staaten zwar einen großen Kunden, aber einen ungleich größeren Lieferanten besitzt, der mit diesen Lieferungen teils dem Mutterland in den Kolonien, noch mehr aber den Kolonien im Mutterland Konkurrenz macht. Wir werden noch des weiteren sehen, daß der rapide zunehmende deutsch-amerikanische Handel sich in seinem Charakter vom englisch-amerikanischen Handel wesentlich dadurch unterscheidet, daß die beiden Gebiete bestimmt erscheinen, ohne Konkurrenzermägungen sich nach manchen Richtungen hin auch in Zukunft nennenswert zu ergänzen und gemeinsame Interessen zu

verfolgen, während die Handelspolitik des Größeren Britannien die Frage einer Einschränkung der amerikanischen Konkurrenz hinsichtlich der Rohmateriallieferungen an das britische Mutterland und der Fabrikatlieferungen an die Kolonien sowie des Austausches verschiedener Gruppen von Rohmaterialien zwischen den Kolonien notwendig zu einer brennenderen machen muß — mag die Chamberlainsche Politik im Mutterlande zur Geltung gelangen oder nicht. Das ist vielleicht der einzige Vorteil, den Deutschland dadurch besitzt, daß es keine eigenen Ackerbau treibenden Kolonien aufweist, auf deren Erzeugnisse es bei seiner Handelspolitik Rücksicht nehmen müßte. Mit seiner latenten Nachfrage nach steigenden Mengen von Rohmaterialien und Halbfabrikaten kann es sich ohne Rücksicht nach dieser Richtung auf eine weitschauende Handelspolitik des Gebens und Nehmens einlassen, und dies wird voraussichtlich von erheblicher Bedeutung werden, wenn die englische Handelspolitik auch nur in den Bahnen fortfährt, in welchen bisher die fremden Einfuhren in den britischen Kolonien gegenüber dem Mutterland benachteiligt sind und nach den Plänen der Freunde eines größerbritischen Zollvereins noch weiter benachteiligt werden sollen.

(Schluß folgt.)



Rußland in Zentralasien und die englische Politik zur Gewinnung der Grenzgebiete Indiens.

(Mit einer Kartenskizze.)

Am 25. März 1903 schloß Lord Curzon die Budgetdebatte im Indian Council mit einer bedeutsamen Rede, in der er zum Schluß auch die auswärtigen Angelegenheiten Indiens in den Kreis seiner Betrachtungen zog. Kein Staatsmann konnte besser als dieser große Kenner Asiens die Aufgabe schildern, vor welche die britische Staatskunst hier gestellt ist und die Captain Mahan so zutreffend als die „Middle Eastern Question“ bezeichnet hat. Er schloß mit den Worten: „Wenn die auswärtigen Angelegenheiten Indiens bis vor etwa 15 Jahren sozusagen nur Afghanistan und die Pläne und Bewegungen der großen europäischen Macht jenseits dieses Staates umfaßten, so haben die Ereignisse es heute aus seiner Abgeschlossenheit herausgerissen und hineingezogen in den Strudel der Weltpolitik. Vornehmlich zwei Gründe haben diese Änderung herbeigeführt. Einmal ist unsere eigene Herrschaft in diesen Gegenden erweitert und unser Einfluß an den Grenzen wirksamer geworden, wir sind dadurch in unmittelbarere und häufigere Beziehungen zu den Nachbarländern getreten. So hat z. B. die Annexion von Upper Burma uns in Berührung mit dem chinesischen Reich gebracht und politische Probleme von eigener Bedeutung geschaffen. Der zweite Grund aber ist wichtiger: Europa beginnt ein immer wachsendes Interesse an Asien zu nehmen. Die großen europäischen Mächte sind im Begriff, auch asiatische Großmächte zu werden. Rußland mit seinem ausgedehnten Landbesitz, seinem großen Ehrgeiz und seinem unaufhaltsamen (? März 1903) Vordringen war die führende Macht in dieser Bewegung, mit ihm und nach ihm kamen seine Rivalen und Verbündeten. Indem so alle fremden Mächte auf dem Plan erscheinen und von den Gebieten Besitz ergreifen, wird allmählich eine europäische Situation in Asien wiedergeschaffen mit denselben Darstellern auf der Bühne. Rußland, Frankreich, Deutschland und die Türkei sind auf dem Plane, den Platz der anderen europäischen Staaten nehmen die Reiche und Staaten des Ostens ein, Japan, China, Tibet, Siam, Afghanistan und Persien; nur einzelne von diesen sind stark und lebensfähig, die meisten tragen den Keim des unvermeidlichen Verfalls in sich. Diese Ereignisse und diese erneute Berührung, wenn nicht gar Kollision, zwischen dem Osten und Westen birgt auch Wahrzeichen von größter Bedeutung für dieses Land in sich. Europa ist haarklein zwischen den einzelnen Staaten und Mächten aufgeteilt, das Gleichgewicht der Kräfte ist auf das feinste hergestellt und die geringste Störung würde solch' ausgedehnte Interessen gefährden, daß, abgesehen von ernsthaften und unvorhergesehenen Erschütterungen, welche jedermann zu vermeiden trachten würde, dort keine großen Veränderungen anzunehmen sind. Afrika wird rasch von den wenigen europäischen Mächten absorbiert, welche auf dem Kontinent festen Fuß gefaßt haben, und in nicht allzuferner Zeit werden seine politischen Geschicke und territoriale Gruppierung eine annähernd definitive Gestalt angenommen haben. In Asien aber ist immer noch vieles in Fluß, in Auflösung, dort werden und müssen große Veränderungen Platz greifen. Es wird gut sein, sich zu vergegenwärtigen,

welchen Einfluß diese auf Indien haben werden und wie sie unsere Sorgen und Verantwortung steigern müssen.

Unser indischer Besitz ist heute in unmittelbarer Berührung mit dem Gebiet der Türkei in vielen Teilen der arabischen Halbinsel, mit dem Rußlands auf dem Pamir, mit China auf der ganzen Grenze Turkestans und in Yunnan, mit dem Frankreichs am oberen Mekong. In unseren Beziehungen mit diesen Mächten ist das Foreign Department in Indien die asiatische Vertretung des britischen Foreign Office geworden. Es gruppiert sich ferner um unsere Grenze jener Rand von asiatischen Staaten, deren ich eben Erwähnung tat; ihre Integrität und ihre Reinhaltung von uns feindlichem Einfluß ist unbedingt notwendig für unser Wohlergehen, über ihnen aber beginnen sich Wolken zu sammeln. In Europa sind wir eine maritime Macht, deren vornehmste Sorge es ist, unsere eigenen Küsten vor einer Invasion zu schützen, wir kennen dort keine Landgefahren, noch Feinde. In Asien haben wir sowohl eine See- wie eine Landgrenze von vielen tausend Meilen Ausdehnung, und obgleich die Vorrichtung uns auf einzelnen Teilen dieser Landgrenze mit den glänzendsten Verteidigungswerken der Welt umgeben hat, so muß die Lage doch mehr oder weniger drohend werden, indem rivalisierende und feindliche Einflüsse bis auf diese Wälle heraufkriechen und der Raum vor diesen zu einer Arena für neue Kombinationen und das Feld für unberechenbaren Ehrgeiz wird. Alle diese Umstände werden dazu beitragen — und tun dies schon —, die Aufgaben des indischen Auswärtigen Amtes fortdauernd wichtiger zu gestalten, sie erfordern eine Wachsamkeit und Tätigkeit, die äußerlich wenig hervortreten und nur dann und wann öffentliche Beachtung finden. Fragen der inneren Entwicklung, Sorgen der Verwaltung, agrarische und fiskalische Probleme beschäftigen uns dauernd, ebenso wie sie auch am heutigen Tage den größeren Teil meiner Rede ausgefüllt haben. Das indische Volk aber muß nicht glauben, daß es sich jemals allein um interne Sorgen dieses Landes handeln kann. Es mag nicht vergessen, daß daneben andere und nicht geringere Pflichten seinen Staatsmännern obliegen, daß die Sicherheit der indischen Grenzen, und die Aufrechterhaltung des britischen Besitzes in den Teilen Asiens, wo er seit langem begründet wurde und wo er die sicherste, wenn nicht die einzige Garantie des Friedens und Fortschritts bildet, ebenfalls ihren Händen anvertraut sind, und daß diese Aufgaben neben inneren Reformen auch Englands Pflicht sind. Ich sehe keinen Grund zur Zeit, der uns Verwicklungen an den Grenzen befürchten lassen könnte, und ich wüßte keine Frage, welche sich augenblicklich in einer bedrohlichen Phase befindet, trotzdem sollte keiner in der glücklichen Selbsttäuschung dahinleben, daß Fährlichkeiten immer ausbleiben werden.

Die geographische Lage Indiens wird es immer mehr in die vorderste Linie der internationalen Politik drängen, es wird mehr und mehr die strategische Grenze des britischen Reiches werden. Alle diese Umstände sollten uns veranlassen, nachzudenken und uns die Pflicht beständiger Vorsicht und Wachsamkeit auferlegen. Sie erfordern, daß unsere Streitkräfte sich in einem Zustande höchster Bereitschaft befinden, unsere Verteidigungswerke zweckentsprechend sind und unsere politischen Maßnahmen sorgfältig vorbedacht und festgelegt sind. Vor allem aber fordern sie ein Gefühl der Solidarität und gemeinsame Interessen zwischen denen — und sie umfassen alle Bewohner vom

Raja bis zum Rajat —, deren Interessen sich decken mit der Erhaltung des indischen Reiches, sowohl im Interesse Indiens selbst, als auch in dem höheren des Menschengeschlechts.“

Die Wolken über den Grenzstaaten, von denen Lord Curzon gesprochen hatte, aber nahmen bald eine immer bedrohlichere Färbung an. Rußland begann den Bau einer zweiten großen Bahn in Zentralasien bis an die äußersten Grenzen Afghanistans sehr energisch zu betreiben, es war mit allen Mitteln bemüht, seinen Einfluß in Persien zu erweitern und zu befestigen, und faßte in Tibet festen Fuß. Das Bagdadbahnunternehmen trat aus dem Stadium der Verhandlungen heraus und begann Formen anzunehmen. England fühlte sich in Indien ernstlich bedroht, als plötzlich nach Abschluß des englisch-japanischen Bündnisses der Krieg im fernen Osten ausbrach, der den Dingen eine andere Wendung geben sollte. Die Ereignisse des letzten Jahres und ihre Nebenerscheinungen haben Indien voraussichtlich für eine lange Reihe von Jahren die Möglichkeit einer friedlichen Weiterentwicklung verschafft, aber trotzdem ist der Schatten des russischen Gespenstes über Indien wiederum gewachsen. Durch die russischen Maßnahmen sieht sich England einer neuen Lage gegenüber gestellt und ist gezwungen, für seine eigene erhöhte Kriegsbereitschaft in Indien Sorge zu tragen.

Die Fortschritte des russischen Bahnbaues in Zentralasien.

Der Krieg hat Rußland nicht gehindert, während des letzten Jahres seine weitgesteckten Ziele in Vorder- und Mittelasien weiter zu verfolgen. Das Endziel ist auch hier das offene Meer, dem Rußland zustrebt, indem es die trennenden Gebiete auf friedliche Weise zu absorbieren versucht.

Die Fortschritte Rußlands und seine Politik in jenen Gegenden stützen sich vornehmlich auf ein groß angelegtes und systematisch ausgebautes Eisenbahn- und Wegenetz, welches militärischen und handelspolitischen Zwecken zugleich dienen soll. Immer mehr und mehr nimmt dieses strategische Bahnsystem, welches von den Ufern des Schwarzen Meeres bis zu der Hochfläche des Pamir geplant ist, Gestalt an.

Indem Rußland seine Position an den Grenzen Persiens und Afghanistans gerade jetzt bedeutend verstärkt hat, kann es kaum an eine Offensive in dieser Richtung für die nächste Zeit gedacht haben, mehr wohl hatten diese Maßnahmen den Zweck, englischen Gelüsten, die kritische Lage Rußlands, wie in Tibet, so auch in anderen Gegenden Asiens — Persien und Afghanistan — zur Stärkung der eigenen Position (in Britisch-Indien) auszunutzen, ein Paroli bieten zu können und einmal Gewonnenes wenigstens zu behaupten.

Die Anwesenheit Rußlands in Zentralasien bildet eine ernste Bedrohung Afghanistans und Indiens. Es befindet sich hier heute schon in der Lage, sich sowohl die materiellen Hilfsquellen ausgedehnter Gebiete nutzbar zu machen, als auch seinen bedeutendsten Gegner, dessen ihm feindliche Politik traditionell ist, in der Flanke zu bedrohen. Eine starke Position hier soll Rußland auch bei der Durchführung seiner angeblich nationalen Aufgabe in Europa den Rücken decken, indem hier die einzige Stelle liegt, wo die große Landmacht ihr Übergewicht England gegenüber zur Geltung bringen kann. Den Weg zum Bosphorus kann Rußland sich hier öffnen, das Ziel scheint Konstantinopel

und weniger Calcutta zu sein. Das Bestreben geht dahin, die russischen Grenzen unmittelbar an die englisch-indischen heranzuschieben, um den Druck um so wirksamer gestalten zu können, die Berührung der Grenzen ist aber das, was England vor allem zu vermeiden trachten muß.

Die Orenburg—Taschkent-Bahn.

Wenn für den russischen Aufmarsch an den persischen und afghanischen Nordgrenzen bisher nur die transkaspische Bahn in Betracht kam, so sind die Verhältnisse jetzt durch die Fertigstellung der Orenburg—Taschkent-Linie völlig verändert und sehr verbessert worden. Die transkaspische Bahn konnte allein nicht als eine sehr leistungsfähige Linie angesehen werden, ihre Schwäche liegt besonders in dem Umstande, daß das Kaspische Meer die Verbindung mit dem europäischen System unterbricht. Das Bestreben Rußlands war daher auf die Vollenbung eines ununterbrochenen Schienenweges östlich des Kaspischen Meeres bis zum Amudarja gerichtet.

Von den drei Routen, welche in Betracht kommen, ist schließlich die alte Post- und Karawanenstraße als Trace für die Bahn gewählt worden, die, wie die Anhänger dieses Projekts sich ausdrückten, die „natürliche“ Verbindung zwischen Zentralasien und Europa darstellte. In letzter Zeit wurde die Straße zwar weder von Menschen benutzt, noch diente sie dem Warentransport, da die transkaspische Linie fast den ganzen Verkehr Zentralasiens an sich zog.

Obgleich die Fertigstellung erst für das Frühjahr 1905 in Aussicht genommen war, so wurde die Bahn doch schon im Herbst 1904 dem Verkehr übergeben. Die neue Bahn führt von Orenburg über den Uralfluß nach Jlenst—Aljubinsk—Kasalinsk, im Tal des Sir-darja nach Perovsk und dann quer durch die Steppe nach Taschkent. Der Bau bot wenig Schwierigkeiten, und bei der Benützung der alten Straße waren neue Messungen nur in geringem Umfange nötig. Die etwa 2000 km lange Strecke verbindet zwei für den Aufmarsch Rußlands in Zentralasien sehr wichtige Punkte miteinander. Orenburg, am Uralfluß und an der Grenze zwischen Europa und Asien gelegen, ist der Punkt, von dem seit zwei Jahrhunderten die „Expeditionen zur Erforschung Asiens“ aufbrachen. Wie Petersburg zur Zeit Peters des Großen das Guckloch nach Europa war, so wurde Orenburg das Fenster nach Asien. Mit dem europäischen Bahnsystem und der transkaspischen Bahn ist es durch die Verbindungsstrecke Orenburg—Samara a. d. Wolga verbunden. Taschkent seinerseits vereinigt alle Bedingungen für eine Hauptstadt und Operationsbasis in sich. Seine Höhenlage mildert die heißen Sommer, der Winter ist kalt und erfrischend. Die russische und die Eingeborenenstadt liegen getrennt, erstere zählt etwa 10 000, letztere 150 000 Einwohner. Die Stadt ist weit angelegt und hatte bisher eine Garnison von 10 000 Mann. Heute, nach Vollenbung der Bahn, wird es die Hauptoperationsbasis Rußlands in Zentralasien werden. Zwar bieten die Gebiete selbst bis jetzt so gut wie keine Hilfsquellen für den Unterhalt eines großen Heeres, aber die Bahn stellt zugleich die reichen Hilfsmittel Westsibiriens und Ostrußlands zur Verfügung.

Das 1. und 2. turkestanische Armeekorps in Aschabad und Taschkent standen bisher in bezug auf ihre rückwärtigen Verbindungen in der Luft, da Verstärkungen und Bedürfnisse sie nur unter Schwierigkeiten auf der transkaspischen Linie erreichen konnten.

Jetzt wird die Reise von Taschkent nach Petersburg nur etwa 8, für Truppentransporte 12 bis 14 Tage beanspruchen. In eine ebenso günstige Verbindung ist Taschkent durch die Bahn mit den übrigen großen Militärzentren des europäischen Rußlands, wie Odeffa, Simferopol, Kiew, Charkow und Moskau getreten. Die Überlegenheit der neuen Linie wird noch deutlicher, wenn man bedenkt, daß es jetzt vorteilhafter erscheint, sogar die Truppen des nordkaspiischen Bezirks über Larizin nach Samara zu befördern, um sie dann von hier über Orenburg in das zentralasiatische Operationsgebiet weiterzusenden, anstatt sie den Weg über das Kaspische Meer nehmen zu lassen. Taschkent seinerseits ist mit der transkaspischen Linie verbunden. Die neue Linie ist ausdrücklich für die Möglichkeit berechnet, daß zwölf Züge täglich nach jeder Richtung verkehren können; die Stationen liegen durchschnittlich 22 Werst voneinander. So ist die Bahn vor allem eine strategische, wenn sie daneben auch die Aufgabe hat, das fruchtbare Ferghana zu erschließen und dem Warentransport nach und von diesem wichtigen Baumwollzentrum, ohne Umladung, zu dienen.

Wenn bisher für Rußland in einem Feldzug gegen Indien und Afghanistan als erstes Ziel die Einnahme von Herat in Betracht kam, da erst von hier aus auf den Straßen südlich des Sehid-Roh und des Hindukusch der Vormarsch gegen Kabul oder Kandahar bewerkstelligt werden konnte, so erweitert die neue Bahnlinie die Operationsmöglichkeiten bedeutend. Natürlich müssen erst die weiteren russischen Eisenbahnpläne, welche auf die Erreichung des Amu-darja abzielen, feste Gestalt annehmen. Es sind Vorbereitungen getroffen, die Orenburg — Taschkent-Bahn von Samarland nach Kilib am Amu-darja zu verlängern, um so auch für die am Amu stationierten (starken) Truppen die notwendigen rückwärtigen Verbindungslinien zu schaffen. Damit wäre dann die afghanische Nordostgrenze mit starken Vortruppen erreicht und die Möglichkeit gegeben, unter Umgehung des stark besetzten Herat unmittelbar über die Bamiangepässe des Hindukusch auf Kabul vorzustößen.

Eine leichte Aufgabe ist auch dieses Unternehmen keineswegs, aber es würde auf englisch-indischer Seite eine ganz bedeutend erhöhte Kriegsbereitschaft bedingen, weil nicht wie bisher mit einer unbedingten Überlegenheit in der Schnelligkeit des Aufmarsches gerechnet werden kann.

Rußland in Persien.

Inzwischen hat Rußland aber auch in Persien seine Position zu festigen gewußt. Besonders in ganz Nordpersien ist der russische Handel in raschem Wachsen begriffen, von seiten der Regierung wird er mit jeder Art von Mitteln unterstützt, um vornehmlich die englische Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen.*)

Nachdem das zentralasiatische Schienennetz zu einem gewissen Abschluß gebracht ist, gedenkt der russische Bahnbau nicht mehr an den Grenzen Persiens Halt zu

*) Die offizielle Statistik des persischen Handels für das Finanzjahr endend März 1904 zeigt, welchen bedeutenden Umfang der russische Handel mit Persien angenommen hat, die Einwirkung des Krieges hatte sich allerdings noch nicht geltend machen können.

Persische Einfuhr	7 000 000 Pfd. Sterl.,
„ Ausfuhr	4 633 000 „ „

Total 11 633 000 Pfd. Sterl.

machen. Rußland hatte mit dem persischen Reich einen Vertrag abgeschlossen, der bedingte, daß bis auf weiteres (1905?) keinerlei Bahnen auf persischem Gebiet gebaut werden sollten; dieses Abkommen verfolgte vornehmlich den Zweck, die fremde Konkurrenz solange fernzuhalten, bis Rußland selbst sich ganz dieser Aufgabe widmen könnte.

Die Rivalität der beiden Mächte hat auf handelspolitischem Gebiet in Persien einen besonders scharfen Charakter angenommen. England setzt heute alles daran, eine stark gefährdete Position zu behaupten, nachdem es lange Zeit fast tatenlos zugeesehen hat, wie der russische Einfluß in kommerzieller, finanzieller, politischer und militärischer Gestalt sich besonders in Nordpersien rasch die unbestrittene Vorherrschaft errang, dann sich aber auch im persischen Golf auf Englands Kosten ausbreitete; Rußland verstand es meisterhaft (nachdem es seine Grenzen auf der ganzen Linie bis an die Persiens herangeschoben hatte), das morsche Staatswesen in eine vollkommen abhängige Stellung herabzudrücken.

Russische Eisenbahnpläne in Persien.

Die russischen Eisenbahnpläne in Persien haben neben dem kommerziellen auch einen strategischen Charakter, da sie unter Umständen bestimmt sind, die große Umgehungsbewegung zu ermöglichen, die, unter Vermeidung des schwierigen afghanischen Gebirgslandes für die Hauptoperationen, am letzten Ende auf die schwache Stelle der englischen Stellung an der Nordwestgrenze abzielt. Im Süden Afghanistans ist der natürliche Schutz viel unbedeutender, und einem Vormarsch größerer Truppenmassen ständen dort keine so großen Hindernisse entgegen wie im Norden.

Drei Eisenbahnlinien sind hier von Rußland geplant und schon in Angriff genommen worden. Die eine bildet die Verlängerung der Tiflis—Alexandropol—Erivan-Strecke der transkaukasischen Bahn auf persischem Gebiet bis nach Tabris und Teheran. Bis Julfa oder Nakhichevan, einem Ort an der persischen Grenze, soll der Bau fertiggestellt sein. Vor einigen Jahren kam die russische Regierung mit der persischen überein, daß ein Weg von Julfa nach Tabris durch persische Arbeiter angelegt werden sollte; falls nach Ablauf einer bestimmten Frist diese Straße nicht vollendet sei, sollte sie durch russische Unternehmer fertiggestellt werden. Der damals vorgezeichnete Fall ist nun eingetreten. Durch Anlage solcher Straßen arbeitet Rußland hier, wie in anderen Gegenden Persiens, dem Bahnbau vor und die Ausdehnung der transkaukasischen Linie bis Teheran ist nur eine Frage der Zeit; die technischen Schwierigkeiten sind gering.

Davon beläuft sich die russische Einfuhr auf	6 186 000	Rs. Sterl.,
die russische Ausfuhr auf	2 827 000	„ „
die britische Einfuhr auf	2 718 000	„ „
die britische Ausfuhr auf	384 000	„ „
Anteil anderer Staaten:		
Türkei	840 000	Rs. Sterl.,
Frankreich	746 000	„ „
Österreich-Ungarn	220 000	„ „
Afghanistan	186 000	„ „
Italien	146 000	Rs. Sterl.
Vereinigte Staaten	128 000	„ „
Deutschland	111 000	„ „
Anderer Länder	352 000	„ „

Das zweite Projekt umfaßt den Bau einer Zweiglinie von Aſchabad, an der transkaspischen Bahn nach Meſched, der Hauptſtadt der Provinz Khoraffan und der heiligen Stadt Perſiens. Seit langem iſt es das Beſtreben Rußlands, Einfluß in dieſem wichtigen Zentrum des Mohammedanismus und dadurch im übrigen Perſien zu gewinnen. Durch die Anlage einer vorzüglichen Straße iſt der Bahnbau vorbereitet. Dieſe Bahn ſtellt den erſten direkten Schritt zur Erreichung des perſiſchen Golſes dar und wird deſhalb von ſeiten Englands mit beſonders mißtrauiſchen Augen betrachtet. Von Meſched aus ſoll dieſe Linie ſpäter einerſeits durch die Provinzen Seiſtan und Kirman nach Bender Abbas am perſiſchen Golf, anderſeits im Tal des Heri Rud in Richtung auf Herat fortgeſetzt werden. Rußland würde dann zwei Bahnen beſitzen, welche von Aſchabad bzw. Merm direkt nach Herat führen. Der dritte Schienenweg ſoll von Baku am Kapiſchen Meer entlang nach Meſched führen und dann von dieſem bis Teheran der vorzüglichen Straße folgen, welche unter ruſſiſcher Leitung gebaut iſt und unter ruſſiſcher Verwaltung ſteht.

Neben dieſen drei Linien, welche Ausſicht auf baldige Verwirklichung haben, tauchen andere Projekte auf, die teils einer ſpäteren Zukunft vorbehalten bleiben müſſen, teils unter heutigen Verhältniſſen nicht in die Tat umgeſetzt werden können, ſo die Verbindung des ruſſiſchen Bahnnetzes in Zentralaſien mit dem englisch-indiſchen durch Aſghaniaſtan über Herat und Kandahar.

Ruſſiſche Pläne zur Invaſion Indiens.

Bis zurück in das Jahr 1791 reichen die ruſſiſchen Pläne zur Invaſion Indiens. Damals erwog die Kaiſerin Katharina erſtlich den Vorſchlag des M. de St. Génie, von Orenburg über Bokhara und Rabul auf Indien zu marſchieren. 1800 wurde eine vereinigte Expedition Rußlands und Frankreichs unter Paul I. und dem erſten Konſul Bonaparte geplant. Als Napoleon die Ausführung vorläufig aufgab, beabſichtigte der Kaiſer Paul die Expedition allein auszuführen. Der Kaiſer ſtarb in dem Augenblick, als der Koſakenhetmann Orloff mit einer großen Armee von Orenburg aus aufgebrochen war. 1807 wurde der Plan von Napoleon wieder aufgenommen, Frankreich, Rußland und Perſien ſollten gemeinſam handeln; als die beiden Kaiſer bald darauf ſelbſt in Zwiſtigkeiten gerieten, teilte auch dieſes Unternehmen das Schickſal der vorigen. Während der folgenden Jahre (bis 1837) arbeitete Rußland vornehmlich an der Stärkung ſeiner Poſition in Perſien, ſchränkte anderſeits ſeine Pläne für den Augenblick etwas ein. 1837 wurde Perſien veranlaßt, eine Expedition gegen Herat zu ſenden, bei der ruſſiſche Offiziere und Ingenieure ſowie ruſſiſches Geld eine weſentliche Rolle ſpielten, ſie endete mit einem vollſtändigen Mißerfolg; nichtsdeſtoweniger bot man Doſt Mohammed von Aſghaniaſtan in demſelben Jahre ein Bündnis gegen England an. Es trat eine längere Ruhepause ein, und erſt mit dem Krimkriege tauchen neue Pläne für die Invaſion Indiens auf. Die Generale Duhamel und Krulleff unterbreiteten dem Kaiſer Nikolaus Pläne, von denen der letztere den Vormarſch über Aſtrabad—Meſched und Herat vorſah, die europäiſchen Verwicklungen aber verhinderten die Ausführung.

Die Befürchtungen jedoch, welche dieſe Abſichten Rußlands ſowohl wie ſein unaufhaltſames Vordringen in Turkeſtan während der Jahre 1860 bis 1870 hervor-

riefen, brachten Verhandlungen zustande, die unter Lord Clarendon (1869) begannen und mit dem Gortschakoff-Granville-Vertrage endeten. In diesem erklärte der russische Kanzler, daß der Kaiser Afghanistan als vollständig außerhalb der Sphäre liegend betrachte, in der Rußland gezwungen sein könnte, seinen Einfluß geltend zu machen.

Als der russisch-türkische Krieg 1877/78 ausbrach, zeigte es sich, wie weit diesen russischen Versicherungen Glauben zu schenken war. In beiden Ländern glaubte man fest, daß England nicht unbeteiligt bleiben könnte, und selbst nach dem Frieden von St. Stefano und während des Berliner Kongresses herrschte die Ansicht vor, daß England und Rußland über kurz oder lang in einen Krieg verwickelt sein würden. Skobeleff, damals Militärgouverneur von Ferghana, entwarf einen Plan zur Invasion Indiens, der sowohl militärische Operationen wie private Intrigue umfaßte. Stolietoff wurde nach Kabul entsandt, um mit dem Emir Schir-Ali einen Vertrag abzuschließen.

Es würde zu weit führen, hier auf die Einzelheiten der Operationspläne Skobeleffs einzugehen. Drei Kolonnen sollten operieren, insgesamt über 20 000 Mann stark und basiert auf 1. Petro-Alexandrowsk (am Oxus, südlich Khiva), 2. Samarkand und 3. Marghilan. Die erste sollte den Oxus aufwärts marschieren bis Tscharjui und mit einer Armee, die vom Kaspiischen Meer kam, zusammenwirken. Die zweite Kolonne (Kaufmann) sollte über Jam nach Karfi am Oxus marschieren, die dritte (Abramoff) den Alai von Ferghana aus überschreiten, dann über den Pamir nach Chitral oder Kaschmir vorrücken. Kaufmann erreichte Jam,kehrte dann um, während Abramoff den Beweis lieferte, daß immerhin sehr beträchtliche Höhen mit Artillerie überschreitbar waren. Das Bedeutsamste dieses ergebnislosen Unternehmens lag aber in den Maßnahmen, die für den Fall getroffen waren, daß diese einleitenden Bewegungen glückten.

General Kaufmann sollte mit dem Emir ein Bündnis schließen, dann über Balkh und die Bamiandpässe auf Kabul marschieren. Falls Schir Ali sich nicht geneigt zeigte, sollte Abdurrahman Khan von Samarkand berufen werden, wo er in der Verbannung lebte, und durch ihn der Bürgerkrieg entfacht werden. Wenn jedoch alles nach Wunsch ging, wollte man die so gestärkte russische Position benutzen, um die afghanische Armee zu organisieren. Zahllose Spione und Beauftragte sollten Indien durchheilen, um die unzufriedenen Elemente dort im Rücken des britisch-indischen Heeres zum Aufstand zu bewegen. Der Sieg sollte ausgenutzt werden, indem die wilden asiatischen Horden nach Muster Lamerlans auf Indien losgelassen würden, für den Fall eines Mißerfolges war der Rückzug auf Herat und die Aufnahme durch eine vom Kaspiischen Meer aus operierende Kolonne vorgeesehen.

Nach dem Tode Skobeleffs sind seine Pläne mehrfach den vermehrten geographischen Kenntnissen und veränderten Bedingungen entsprechend erweitert worden. Vornehmlich war General Kuropatkin, Skobeleffs rechte Hand und Anhänger seiner Ideen, der führende Geist bei den ferneren russischen militärischen Maßnahmen in Zentralasien. Skobeleffs Pläne waren in ihren Hauptpunkten auf die Mitwirkung der aufrehrerisch gesinnten antibritischen Elemente basiert, die als sicher angenommen wurde. Man teilte fast allgemein diese Ansicht, sie wurde auch von anderen bedeutenden

Generalen in Zentralasien — wie Kaufmann, Tjernajeff, Grodetoff und Petrusewitsch — vertreten.

Skobeleff selbst schrieb 1877: „Jeder, der sich mit der Lage Englands in Indien beschäftigt hat, erklärt diese für gefährvoll und sagt, daß sie allein auf der Macht der Waffen beruht. Die europäischen Truppen genügen nur, um das Land in Ordnung zu halten, auf die eingeborenen Soldaten ist kein Verlaß. Jeder, der sich mit der Frage einer russischen Invasion in Indien befaßt, gibt zu, daß es nur nötig ist, an einer einzigen Stelle die Grenze zu überschreiten, um einen allgemeinen Aufstand hervorzurufen . . . Der Kontakt einer nur unbedeutenden Invasionsarmee mit der Grenze kann zu einer allgemeinen Empörung im ganzen Lande und zum Zusammenbruch des britischen Reiches führen.“

Noch schärfer drückte sich General Joboleff aus: „. . . Tausende von Indiern warten nur auf den Kreuzzug Rußlands zu dieser Befreiung . . .“

General Annenkoff hat nur die härteste Verurteilung für jede Art englischer Tätigkeit in Indien.

Ein fester Glaube an die Bestimmung Rußlands als den vom Himmel gesandten Befreier unterdrückter Nationalitäten und vornehmlich der Völker, die unter der britischen Mißwirtschaft stöhnen sollen, spielt bei allen eine Hauptrolle, nimmt sich aber eigentümlich aus im Lichte der heutigen Ereignisse.

In neuerer Zeit ist Rußland kaum noch bemüht, seine Absichten in bezug auf Afghanistan zu verschleiern; eine Grenze, welche es in unmittelbare Berührung mit Britisch-Indien bringen würde und damit die Möglichkeiten für einen entscheidenden Schlag bedeutend erweiterte, ist das nächste Ziel, welches man anstrebt. Schon vor Jahren machte man von russischer Seite England den Vorschlag, Afghanistan aufzuteilen und als Grenze die Kette des Hindukusch zu nehmen.

Die natürlichen Vorteile, welche Rußland genießt, sind schon recht bedeutende. Die südlichen Teile Afghanistans sind hinreichend gesichert durch hohe Bergbarrieren, aber Nordafghanistan liegt auf der ganzen Länge der russisch-afghanischen Grenze vollkommen offen für eine Invasion, aus den Tälern des Heri-Rud und des Murghab kann die Provinz Herat von Truppen besetzt werden und von den Ufern des Oxus sind Balkh und die Provinz Badachshan in Afghaniß-Turkestan leicht zugänglich. Die Truppenmassen, welche Rußland heute diesen Punkten gegenüber versammelt hat, sind nicht unbedeutend. Es ist natürlich, daß es danach trachtet, hier stark zu sein zu einem Schlage, den es nötigenfalls gegen Afghanistan und damit auch gegen Indien führen könnte, trotzdem dürfte Rußland kaum geneigt sein, absichtlich die defensiven Kräfte Afghanistans herauszufordern, denn es ist sich der Veränderungen, denen das Land unter der Regierung Abdurrahmans unterworfen worden ist, wohl bewußt.

Die englischen Gegenmaßregeln.

In England-Indien haben die unerwartet schnelle Vollendung der Drenburg--Taschkent-Bahn und die Truppenanhäufungen der Russen an der persischen und afghanischen Grenze große Beachtung gefunden, nur die ungünstige Gesamtlage Rußlands schwächte die Wirkung ab. Zum erstenmal ist dem britischen Reich die Tatsache vor Augen geführt, daß es an der indischen Nordwestgrenze binnen kurzem die Rolle

einer Kontinentalmacht zu spielen haben mag und gezwungen sein kann, ein wirklich bedeutendes Heer ins Feld stellen zu müssen. Die russischen Fortschritte in Persien lassen ferner darauf schließen, daß Afghanistan für einen etwaigen Vormarsch der Russen nicht allein in Betracht kommt, sondern daß ein Festsetzen Rußlands am persischen Golf auch Indiens Südwestflanke bedrohen würde.

England ist zwar in Indien nicht müßig gewesen, und auch seine Macht dort ist ausgebaut und gefestigt worden. Die englische Herrschaft wird mehr und mehr unter den eingeborenen Völkern gewürdigt, der Reichtum des Landes ist gewachsen, das Eisenbahn- und Wegenetz ist enorm erweitert. Die Armee ist in jeder Beziehung auf eine gesündere Basis gestellt worden, und der natürliche Schutz an der Nordwestgrenze durch ein gutes Verteidigungssystem verstärkt. Diese Erfolge sind aber vielfach als Gründe gegen jede neue Politik angeführt, die den äußeren veränderten Umständen Rechnung tragen würde. Diese Veränderungen sind jedoch derart, daß sie die Position unhaltbar machen könnten, indem sie die enormen Ausgaben, die heute schon für den Schutz Indiens aufgewendet werden, bis ins Ungemessene steigern würden, das englische Prestige bei der eingeborenen Bevölkerung Indiens schwächen und bedeutende Interessen zerstören würden, welche England sich außerhalb der indischen Grenzen geschaffen hat, wenn nicht rechtzeitig Gegenmaßregeln getroffen werden. Die (direkte) Seeverbindung mit seinen Besitzungen im Osten würde gefährdet, wenn es Rußland gelingen sollte, am persischen Golf festen Fuß zu fassen.

England unterhält in Indien eine Armee von 77 000 Weißen und 157 000 eingeborenen Truppen, daneben stehen etwa 15 000 Mann Imperial Service troops, d. h. Truppen, welche von seiten der indischen Vasallenfürsten unterhalten werden, der Reichsverteidigung zur Verfügung. Die Vermehrung der eingeborenen Truppen im größeren Umfange erscheint nicht ratsam, dagegen ist dem Oberbefehlshaber in Indien, Lord Kitshener, die Genehmigung zur Durchführung seiner Vorschläge erteilt, die darauf abzielen, Angehörige untriererischer Rassen aus dem Armeeverbände nach und nach zu entfernen. In der Hauptsache bezieht sich diese Maßregel auf die früheren Madras-Bataillone, die heute die Secundarabad-Division bilden. Als entsprechender Ersatz für diesen Ausfall soll die Stärke anderer Korps in den Grenzgebieten erhöht werden. In seiner Denkschrift führt Lord Kitshener aus, daß der Grundgedanke bei diesen Maßnahmen der sei, daß jeder Truppenteil, ob britischer oder eingeborener, in der Verfassung sein müsse, sofort ins Feld zu rücken.

Eine andere Maßnahme der Regierung hat sich in der kurzen Zeit ihres Bestehens gut bewährt, es ist die Anwerbung unter den kriegerischen Stämmen der Nordwestgrenze in der Absicht, unter der Leitung englischer Offiziere die Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung in diesem unruhigen Grenzlande der Bevölkerung selbst anzuvertrauen. Ein Regiment, die Khairbar-Rifles, wird besonders gelobt. Der afghanische Charakter hat hier seine Beurteiler vor ein neues Rätsel gestellt. Derselbe Afghane, der sich heute willig der Disziplin fügt, nimmt nachher ebenso bereitwillig die wilden Gebräuche seines Heimatlandes wieder an.

Lord Kitshener beantragt ferner eine bedeutende Verstärkung der englischen Truppen in Indien schon im Frieden und eine genügende Reserve im Heimatlande, welche sofort zur Verstärkung der indischen Truppen im Bedarfsfalle Verwendung

finden kann. Diesem Bedürfnis scheint man dadurch in hinreichender Weise gerecht geworden zu sein, daß die Dauer der Dienstverpflichtung von 3 auf 9 Jahre erhöht ist. Die Zweifel, ob diese Maßnahme von Erfolg gekrönt sein würde, sind behoben, und im Unterhause hat der Staatssekretär des Krieges, Mr. Arnold Forster, erklärt, daß man den indischen Forderungen gerecht werden könne. Das Anwerbungs-system auf kurze Dauer (3 Jahre) hat während der letzten 3 Jahre gezeigt, daß es unter diesen Bedingungen unmöglich war, die indischen Anforderungen zu erfüllen. Angesichts der Tatsache, daß die aktive Armee rasch der brauchbarsten Leute beraubt wurde, und es nur möglich war, die indischen Kadres in voller Stärke zu erhalten, wenn ganz junge Rekruten herausgesandt wurden, die dann nach Ablauf ihrer 3jährigen Dienstzeit wieder zurückbefördert werden mußten, war die Einführung dieses „Long Service System“ (9jährige Dienstverpflichtung) unbedingt notwendig.

Zunächst wurde die Anwerbung auf kurze Dauer ganz eingestellt, jetzt bestehen das Short Service System (für die Heimat) und das Long Service System (für Indien) wieder nebeneinander. Das Ergebnis bleibt abzuwarten. Kein Projekt einer Armeearganisation kann Anspruch auf Vollwertigkeit machen, welches Indien nicht in gleichem Maße wie England selbst berücksichtigt und gegen Angriffe sicherstellt.

Zur Erhöhung der Schlagfertigkeit ist eine bessere Verteilung der Streitkräfte in dem Reformprogramm Lord Kitcheners vorgesehen, die in einigen Jahren ohne allzugroße Kosten durchgeführt sein soll. Die unter heutigen Verhältnissen denkbar größte Zahl marschbereiter Truppen soll schon im Frieden an der wahrscheinlichen Operationsbasis bereitgehalten werden. Nach Durchführung des Programms werden neun starke Divisionen, jede aus einer Kavallerie- und drei Infanteriebrigaden, daneben Divisionskavallerie, Artillerie und Pioniere, sofort verwendungsbereit sein. Die neue Verteilung ermöglicht ferner die gemeinsame Ausbildung der drei Waffen in den verschiedenen Zentren unter ihren Befehlshabern im Frieden. Über die Notwendigkeit sowie die Möglichkeit der Verstärkung der indischen Truppen im Frieden, besonders, wenn die Kosten allein dem schwer belasteten indischen Staatsäckel zufallen sollen, gehen die Ansichten stark auseinander. Einige sehen in der Erneuerung des Bündnisses mit Japan, wenn möglich auf einer erweiterten Basis, nach dessen Ablauf das beste und einfachste Mittel, um Rußland in Schach zu halten, andere wünschen die großen Kolonien mit Selbstverwaltung zur Verteidigung Indiens heranzuziehen.

Um der anderen Gefahr, einer Bedrohung der Flanke, zu begegnen, war es nötig, den alten Operationsplan, welcher nur auf ein Vorgehen in Afghanistan aus der Linie Kabul—Kandahar zugeschnitten war, zeitgemäß umzugestalten. Das Vorgehen Rußlands in Persien macht die Ausgestaltung des strategischen Bahnnetzes in Indien und Belutschistan zur Notwendigkeit. Mehrere Projekte für den Bahnbau, teils von Quetta, teils von der Küste des Indischen Ozeans ausgehend, haben die persische Provinz Seistan als vorläufiges Ziel. Ein Anfang ist gemacht, indem Quetta mit Ruschi verbunden ist, von hier soll die Bahn dann im allgemeinen dem Lauf des Silmend und der alten Karawanen- und Militärstraße nach Robat und Nasratabad in Seistan folgen; weiter bewirbt man sich englischerseits um die Konzession, diese Linie über Kirman—Isfahan bis nach Mohammerah, im innersten Winkel des Persischen Golfes, verlängern zu können. Diese Verbindung würde dem doppelten Zweck dienen,

einmal durch Festsetzen in Geistan England in den Stand zu setzen, ein etwaiges Vorgehen Rußlands in Afghanistan selbst in der Flanke und dem Rücken bedrohen zu können, weiter wäre sie das beste Mittel, um den schwindenden kommerziellen und politischen Einfluß Englands an der Nordküste des Persischen Golfes wieder zu festigen und Rußland den Zutritt zu diesen Gewässern zu erschweren.

Die schwierige Lage Rußlands wird von England nach Möglichkeit ausgenutzt, um die gelockerten Beziehungen zu Persien und Afghanistan wieder anzuknüpfen; der arge Stoß, den das russische Prestige infolge der Niederlagen auch bei den Völkern Zentralasiens erlitten hat, kommt ihm dabei sehr zustatten. Lord Curzons Besuch im Persischen Golf festigte das englische Ansehen dort.

Eine handelspolitische Kommission bereist zur Zeit Südpersien auf längere Zeit, und die vielen Reibungspunkte, welche sich hauptsächlich seit dem Tode des Emir Abdurrahman von Afghanistan zwischen der indischen Regierung und seinem Sohn und Nachfolger Habibullah ergeben haben, sollen in Kabul durch Verhandlungen beseitigt werden, zu welchen eine englisch-indische Kommission entsandt ist. Diesmal sind die englischen Abgesandten, im Gegensatz zu früher, in der freundlichsten Weise vom Emir empfangen worden. Andererseits war der Sohn des Emir der Einladung des Vizekönigs nach Kalkutta gefolgt, wo ihm ein glänzender Empfang bereitet wurde.

Die Verhandlungen gehen nach orientalischer Sitte sehr langsam vonstatten, das Ergebnis ist nicht abzusehen; um welche wichtigen Fragen es sich dabei handelt, mag aus einer kurzen Darlegung der bisherigen englisch-afghanischen Beziehungen ersehen werden.

Die Beziehungen England-Indiens zu Afghanistan.

Afghanistan ist seit langem die Achillesferse des britischen Reiches im Osten; unverwundbar an anderen Stellen der Erde, hat es sich hier durchaus verletzbar gezeigt. Seit mehr als 50 Jahren hat man in England geradezu mit einer gewissen abergläubischen Furcht auf Afghanistan gesehen, und die Annalen der kriegerischen Unternehmungen dort weisen soviel Schrecken auf, daß dieses Gefühl gerechtfertigt erscheint. Der Grund für die fast beständigen Fehlschläge, die zwar auch durch einige glänzende Errungenschaften unterbrochen sind, liegt, wie Lord Curzon sagt, in der erstaunlichen Ungeschicklichkeit, mit der die politischen Beziehungen zu den verschiedenen Herrschern Afghanistans behandelt sind.

Alle, Dost Mohammed, Schir Ali, Jakub und Abdurrahman Khan, haben die Engländer als Feinde sowohl wie als Beschützer gekannt, nie haben sie ihnen insofgedessen Vertrauen, noch das Volk ihnen Zuneigung bewiesen.

Die erste Periode der britisch-afghanischen Beziehungen ist vielleicht die dunkelste, sie endete mit der Wiedereinsetzung des Dost Mohammed, jenes Herrschers, den man besiegt und abgesetzt hatte, und der sich nun die britische Anerkennung erzwang.

Für die Politik „meisterhafter Untätigkeit“, wie Mr. Gladstone sich ausdrückte, mag eine Rechtfertigung darin zu erblicken sein, daß Dost Mohammed sich als einer der befähigsten Herrscher erwies, die je eine solche Gemeinschaft verschiedener Stämme regiert haben. Ihre Fortsetzung nach seinem Tode unter gänzlich veränderten Bedingungen war aber gewiß ein Fehler. Rivalisierende Führer haberten miteinander

um die Suprematie, ohne daß England eine Entscheidung zugunsten des einen oder des anderen herbeiführte. Als der erfolgreiche Schir Ali durch Vernachlässigung England entfremdet war und den Versprechungen Rußlands ein williges Ohr zu leihen begann, mußte diese Politik plötzlich zusammenbrechen. Es folgte der zweite afghanische Feldzug (1878 bis 1880), der mit der Einsetzung Abdurrhamans als Herrscher endete; aber damit begannen die Schwierigkeiten erst, denn die Frage, welches der Charakter der neuen Politik sein sollte, war noch zu lösen. Lord Beaconsfield, der nicht an einen zweiten Herrscher wie Mohammed glaubte, neigte einer Politik der „vorgeschobenen oder wissenschaftlichen Grenze“ zu. Die Grenzpässe sollten durch England besetzt und Afghanistan unter einzelne Führer aufgeteilt werden. Lord Beaconsfield soll sogar, obgleich dies kaum glaublich erscheint, Herat an Persien haben ausliefern wollen.

Mr. Gladstone, welcher 1880 vor Beendigung des Krieges Premierminister wurde, lehnte so weitgehende politische Eingriffe ab. Zum erstenmal wurde jetzt die Theorie eines Pufferstaates Afghanistan aufgestellt. Das Land sollte unabhängig bleiben, der Emir aber trotzdem Subsidien für seine Reorganisationen erhalten und freundschaftliche aber feste Beziehungen zu ihm unterhalten werden. Die britischen Truppen wurden zurückgezogen und Kandahar wieder zurückgegeben. Das Schicksal hat es gefügt, daß Abdurrhaman ein Charakter der Art war, die einem so schwachen Staatsgebäude, wie es das damalige Afghanistan war, Festigkeit geben konnte. Grausam, rachsüchtig, stolz, furchtlos und von eisernem Willen, hat er alle Aufstände blutig niedergeworfen und in den 20 Jahren seiner Regierung Afghanistan aus einem Feudalstaate in einen zentralisierten Militärstaat umgeformt. Heute ist der natürliche Schutz Afghanistans so stark wie immer, dahinter steht aber im Gegensatz zu früher eine annähernd homogene, moderne bewaffnete Armee, deren normale Stärke auf 60 000 Mann geschätzt wird, die aber im Kriegsfall wohl leicht auf 200 000 Mann gebracht werden kann. Abdurrhamans Lebenswerk hat ihn überdauert und wird weiter bestehen, wenn sein Nachfolger es nicht gewaltsam zerstört. Er war Rußland nie freundlich gesinnt, auch gab er England keinen Grund, seine Loyalität anzuzweifeln; der Emir war sich der Rolle seines Landes als Zünglein an der Wage in dem englisch-russischen Gegensatz wohl bewußt; und konnte anderseits Englands Hilfe nicht für die Durchführung seiner Reformen entbehren.

Zu Abdurrhamans Zeiten entstanden Streitfragen in bezug auf die Grenze beider Länder; die indisch-afghanischen Bestimmungen wurden dadurch zeitweilig sehr gespannte, wenn es auch zu keinem offenen Bruch kam. Es ist vielleicht von keiner allzugroßen Bedeutung, wenn der jetzige Emir den Protest seines Vaters gegen die englische Besetzung von Chaman aufrecht erhält, indem er seinen Untertanen verbietet, die Bahn vom nördlichen Endpunkt an der Khoja-Bergkette zu benutzen, so daß die Karawanen den mühevollen Weg über die Berge nehmen müssen und ihre Waren erst bei der ersten Station an der Südseite des großen Tunnels entladen können, der die Schjakkette durchbohrt. Ebenso unwichtig mag es sein, daß am Nordende des Khaibarpasses einige Meilen der Grenze, wie sie von der Durand-Kommission festgesetzt wurde, immer noch umstritten sind. Ein modus vivendi ist gefunden, indem eine neutrale Zone errichtet und so dem Argwohn der Afghanen Genüge geleistet ist.

Unter den wilden Stämmen aber, welche auf mehrere hundert Meilen die afghanisch-indische Grenze bewohnen, ist Zündstoff im Überfluß vorhanden; alle diese unterhalten Beziehungen zu Kabul und wenden sich immer dorthin, wenn sie in Streitigkeiten mit der indischen Regierung geraten oder Befürchtungen in bezug auf deren Absichten hegen. Hier liegt Grund für ernste Verwicklungen, denn selbst Abdurrhaman war nicht ganz gewappnet gegen die Versuchung, die Lage zu Intriguen auszunutzen. Es ist fraglich, ob ein weniger bedeutender Herrscher mit dem Feuer spielen kann, indem er als Führer des Islam vor einer HÖrerschaft von fanatischen Mullahs posiert, ohne den Brand zu entfachen.

Von allen Fragen, welche die indische Regierung beschäftigen, ist die der Beziehungen zu der auf beiden Seiten der Grenze wohnenden Pathanbevölkerung eine der schwierigsten. Die heutige Politik ist eine der strategischen Bahnen, ökonomischer Konzentration und der Verjöhnung. Das Vertrauen der Grenzbevölkerung soll gestärkt werden, indem man sie zu überzeugen sucht, daß keine Annexion beabsichtigt ist, solange sie imstande sind, die Verteidigung ihrer eigenen Berge zu führen.

Vielfach machen sich Stimmen gegen eine solche Politik geltend, gerade unter den Leuten, die täglich mit den Pathans in Berührung kommen. Diese wollen die Bevölkerung dadurch zur Ruhe bringen, daß man das Land besetzt und die Waffen fortnimmt; nach den gemachten Erfahrungen hat dieses viel für sich. Alle Ratschläge und alle Politik aber, soweit sie die Grenzbevölkerung betrifft, hängen nicht von der Haltung der indischen Regierung allein ab, sondern ebenso von den Absichten und Zielen des Landes dahinter, von der Regierungspolitik in Kabul selbst. Solange, wie die afghanische Politik schwankend, unaufrichtig und unentschlossen ist, so lange wird Indien Schwierigkeiten mit den Grenzstämmen haben. Die englischen Expeditionen in diesen Gegenden stellen Pyrrhussiege dar, die immer wiederholt werden müssen, wenn nicht Afghanistan für ein Zusammenwirken im Sinne des Friedens und der Zivilisation zu haben ist. Einen Blick in die afghanische Volksseele läßt uns Valentine Chirol in seinem Buch „The Middle Eastern Question“ tun und gibt damit der Gefahr Ausdruck, der Indien bei einem weiteren, überall siegreichen Vordringen der russischen Waffen ausgesetzt wäre. Er sagt: „Man mag mit Recht behaupten, daß, wenn der Afghane uns mißtraut, sein Mißtrauen gegen Rußland vielleicht noch größer ist; aber er ist wankelmütig und, wie alle Orientalen, geneigt, (materielle) Macht anzubeten. Es ist unmöglich, von diesem Gesichtspunkte aus ganz ohne Furcht die Wirkung zu betrachten, welche das unaufhaltsame Vordringen Rußlands in anderen Teilen Asiens auf sein fatalistisches Gemüt ausüben muß. Während sich die britische Macht in Indien auf dem Wege friedlicher Evolutionen konsolidiert, welche er kaum zu würdigen weiß, ist er doch wohl imstande, die sichtbare Ausdehnung der russischen Herrschaft in Asien vom Kaspischen Meer bis zum Stillen Ozean zu würdigen. Der Afghane ist vor allem ein Krieger und obgleich die Armee, welche Abdurrhaman geschaffen hat, bisher zur Erhaltung des Friedens und der inneren Ruhe beigetragen hat, so hat doch schon der alte Emir die Entdeckung gemacht, daß es nicht nur nötig war, sie beschäftigt zu erhalten, sondern auch, daß es nicht leicht war, eine passende Beschäftigung für sie zu finden. Die Disziplin einer stehenden Armee in einem solchen Lande neigt dazu, nachzulassen in müßigen Friedenszeiten . . . Die Brocken, welche Habibullah der Armee

von Zeit zu Zeit hingeworfen hat in Gestalt von erhöhtem Lohn usw. zeigen, daß auch er sich der Schwierigkeiten bewußt ist; immerhin können diese Maßnahmen nur als temporäre bezeichnet werden. Man muß im Gedächtnis behalten, daß der kriegerische Instinkt des Afghanen in vergangenen Zeiten ihn stets nach Süden, kaum nach Norden hat blicken lassen. Die Gefilde Indiens, welche seine Väter verschiedentlich geplündert haben, sind für ihn immer noch das sagenhafte Land der Eroberung und der Beute, und wenn er einmal zu der Überzeugung kommen sollte, daß wir machtlos gegenüber dem russischen Vordringen wären, mag er wohl versucht sein durch die Aussicht auf einen Anteil an dem Gewinn, den Rußland ihm ausmalt, einen verlierenden Bundesgenossen gegen einen gewinnenden zu vertauschen."

So gipfelt das heutige afghanische Problem, vom englischen Standpunkt aus betrachtet, einerseits in der Solidarität dieses Landes, denn nur, wenn es fest geschlossen in sich ist, kann es seiner Aufgabe als Pufferstaat gerecht werden, andererseits haben die letzten Vorgänge es immer deutlicher zum Ausdruck gebracht, daß die Lösung der militärischen Aufgabe Englands in Indien abhängig ist von seinen Beziehungen zu Afghanistan und der Festlegung der gegenseitigen Verpflichtungen der beiden Länder. Der Emir mag angesichts der heutigen Ereignisse selbst zu der Überzeugung gekommen sein, daß die Abmachungen, welche durch das Durand-Abkommen im Jahre 1893 und auf dem Rawal Pindi Durbar von 1885 getroffen wurden, einer Revision bedürfen, um sie den veränderten Umständen des Jahres 1905 anzupassen, und ist deshalb an die indische Regierung mit dem Vorschlag zur Entsendung der obengenannten Kommission herangeraten. Zu den bemerkenswertesten Punkten der Unterhandlungen werden die Neugestaltung der indisch-afghanischen Beziehungen, der Weiterbezug der jährlichen Subsidien, welche das Land seit 22 Jahren bezog, die aber seit den letzten Jahren der Regierung Abdurrhamans nicht mehr erhoben wurden und so in den Händen der indischen Regierung zu einer bedeutenden Summe angewachsen sind, ferner Grenzfragen, Handelsbeziehungen und die Stellung Afghanistans zu den Grenzstämmen zu rechnen sein. Weiter sollen die sehr wichtigen Fragen der Ausbildung afghanischer Truppen durch britische Offiziere, der Weiterführung der Eisenbahnen und Telegraphen auf afghanischem Gebiet, zunächst nach Kabul und Kandahar, und des Waffenankaufs allein durch englisches Gebiet erörtert werden. Aus diesem geht hervor, daß die britische Mission eine sehr wichtige ist. Die Repräsentanten der Stämme sind nach Kabul berufen und werden selbst Zeugen der Verhandlungen sein. Wenn der Grundton dieser Unabhängigkeit ist, so wird Afghanistan hinter seinen Fürsten stehen, und ein richtiges Zusammenwirken und gegenseitige Unterstützung wird möglich werden.

Die russische Presse erkennt die Bedeutung der englischen Bestrebungen hier wie in Persien in ihrem ganzen Umfange. In einem Artikel, der die dauernden Übergriffe Englands in Südostpersien behandelt, bemerkt der „Russ“: „Wenn diese Gegenden einmal endgültig in britischen Händen sind, kann Rußland keinen direkten Zugang zum indischen Ozean mehr gewinnen, der persische Golf wird dann ein britisches Gewässer sein und für Rußland in keiner Weise mehr nützlich sein können. Unsere ganze Bewegung südwärts in Mittelasien wird scheitern, wir würden uns mit dem Sande Turkestans begnügen und unsere so hartnäckig verfolgten Pläne aufgeben müssen. Die britische Expedition nach Südpersien bedroht unsere Interessen,

sie bildet eine Gefahr, der wir begegnen müssen. Wir wissen nur zu gut, welche Folgen solche Expeditionen haben, die dem Namen nach rein kommerzielle Ziele verfolgen; wir müssen Sorge tragen, daß die Ergebnisse in diesem Falle nicht ähnlich ungünstig für uns sind, wie in früheren!"

Wie weit Rußland augenblicklich imstande ist, diese Absichten in die Tat umzusetzen, ist allerdings eine andere Frage, vielleicht ist die große Expansionsbewegung auch in dieser Richtung zum Stillstand gebracht.

Turkestan und Tibet.

Die Sorgen der indischen Regierung in bezug auf die Sicherung der indischen Grenzen sind nicht auf Persien und Afghanistan beschränkt. Seit Jahren ist Rußland bemüht, seinen Einfluß auch auf die zentralasiatischen Dependenz des chinesischen Reiches auszudehnen. 1901 wurde dies besonders offenbar, als Rußland bestrebt war in die Fassung des ersten Wandschureiabkommens eine Klausel einzufügen, welche ihm besondere Privilegien in der Mongolei und chinesisch Turkestan sichern sollte. Unter dem Druck der Bizetönige der Yang-tse-Provinzen, Englands und Japans lehnte aber die chinesische Regierung es schließlich ab, die Konvention in dieser Form zu unterzeichnen. Was aber Rußland nicht möglich war auf diplomatischem Wege zu erreichen, hat es seitdem durch Druck an Ort und Stelle zu gewinnen versucht. Chinesisch Turkestan liegt ihm vollständig offen, denn wenn es auch die Besetzung von Kuldscha im Jahre 1881 wieder aufgab, so ist doch die Grenze gemäß den Ratschlägen der militärischen Kenner Zentralasiens festgesetzt, und China ist vollkommen außerstande seine Grenzen hier zu sichern.

Der russische Bahnbau schreitet auch hier etappenweise und in Übereinstimmung mit dem Ausbau des übrigen strategischen Netzes fort. Die transkaspische Linie ist bis Andischan fertiggestellt und ihre Verlängerung bis Osh und weiter in Vorbereitung. 1896 gab sich Rußland vorläufig mit dem Ergebnis der englisch-russischen Grenzkommission auf dem Pamir zufrieden, jetzt durchziehen Straßen die Täler des Pamir, und Forts und russische Posten krönen die Höhen, so ist ein Fort und Kasakenposten in Taschlurgan (auf chinesischem Gebiet) angelegt. Nach den Berichten Sir L. Goldichs soll auch die Sarykalkette keine nennenswerten Schwierigkeiten bieten, da ein guter Weg über den Beyitpaß nach Yarkand führt. In den letzten Jahren ist ferner eine Militärstraße über das Tianschangebirge angelegt (über Talbet Davan). Auch seine Stellung auf dem Pamir genügt Rußland jetzt nicht mehr, was es anstrebt ist hier ebenfalls die direkte Annäherung an die indische Grenze.

Angeichts dieser Ausdehnung der russischen Herrschaft im Herzen Asiens und der Bedrohung der indischen Grenzen auf dem Wege über Chinesisch-Turkestan sieht sich England vor die Frage gestellt, ob es Chinesisch-Turkestan mit Rußland teilen will — eine sehr zweischneidige Maßnahme, welche sehr unangenehme Folgen haben könnte — oder ob es mit Hilfe Chinas Schritte tun soll, um die Autorität des letzteren in diesen Gebieten aufrecht zu erhalten, die Integrität Turkestans zu wahren und damit wieder eine exterritoriale Zone zum Schutz der indischen Nordgrenze zu schaffen.

Unter den heutigen Verhältnissen bietet ein solcher Plan mehr Aussicht auf Erfolg, aber um das Ziel zu erreichen, müßte die britische Politik in diesen Gegenden

eine mehr aktive werden und prompt mit Gegenmaßnahmen auf die russischen Bestrebungen antworten. Die Stimmen mehren sich, welche konsularische Vertretungen außer in Kaschggar auch in Yarkand, Tschurghan, Khotand und Umruchi zu errichten wünschen, unter Beigabe des nötigen militärischen Schutzes. Die südlichen Teile Turkestans sollen, ohne daß eine Einmischung in die innere Verwaltung stattfinden würde, dem unmittelbaren Schutz Großbritanniens anheimfallen, da China sich außerstande gezeigt hat, diesen wirksam auszuüben.

Der Kampf um Tibet.

Auch in Tibet stehen sich die beiden Rivalen seit Jahrzehnten gegenüber. Von Jahr zu Jahr war der russische Einfluß dort übermächtiger geworden, bis England sich genötigt sah auch seinerseits zu einer aktiven Tibetpolitik überzugehen. Die Gefahr drohte, daß Rußland ebenso wie an der Nordwestgrenze, so auch an diesen Grenzwallen des indischen Reiches emporzuklimmen würde. Die Aktion war von Lord Curzon von langer Hand vorbereitet, der südafrikanische Krieg hinderte aber zeitweilig die Ausführung.

Welche neue strategische Position Rußland durch Festsetzen in Tibet gewinnen würde, ist leicht zu ersehen. Tibet würde als russische Dependenz nicht länger eine quantité négligeable sein; die britische Stellung am Ganges und Brahmaputra wäre bedroht, und der Schutz der Nordgrenze würde bedeutende Aufwendungen erfordern, besonders weil die Grenze auch hier von nur wenig abhängigen Eingeborenensstaaten umsäumt wird, von denen der britische Einfluß nur auf Grund der bisher unbefrrittenen Vorherrschaft Englands anerkannt wird.

Zwar würde, im Falle eines Festsetzens Rußlands in Tibet, geraume Zeit vergehen, bis die Nord- und Nordostgrenze Indiens tatsächlich bedroht sein würden, und selbst dann würden die enormen physischen Hindernisse verhindern, daß der Hauptstoß aus dieser Richtung geführt würde.

Tibet hat aber für die zentralasiatischen Mächte noch eine Bedeutung, die über die strategische weit hinausgeht. Das Land und seine Hauptstadt Lhasa sind die Hochburg des Lamatums, das Rom und der Kirchenstaat des zentralasiatischen Buddhismus, einer großen politisch-religiösen Organisation, deren Einfluß sich nicht nur an der ganzen indischen Nordgrenze fühlbar macht, sondern sich auch über den Himalaya bis in die indischen Grenzprovinzen, bis in die Mongolei, Turkestan und Westchina erstreckt. Nahezu ein Drittel der Völker Asiens blickt auf den Dalai Lama und seine Priesterschaft als auf ihre geistigen Führer. Wer in Zentralasien herrschen will, muß diese Faktoren stark in Rechnung ziehen, und der russisch-englische Gegensatz in Tibet stellt sich dadurch vornehmlich als ein Kampf um die Kontrolle dieses religiösen Einflusses dar. Korrumpiert und entartet zwar, wie diese religiöse Organisation ist, bleibt sie dennoch eine Macht, die vielleicht gerade aus diesem Grunde ein gutes Werkzeug für den russischen Ehrgeiz bilden würde. Daneben hat Tibet natürlich als Absatzmarkt eine Bedeutung für Indien, sowie auch als Land, welches die Zugangsstraßen zu den reichen westlichen Provinzen des chinesischen Reiches enthält.

Das Geschick, welches Rußland entfaltet hat in der Anpassung seiner Herrschaft an die religiösen Eigentümlichkeiten der asiatischen Völker, würde die Macht-

haber in Lhasa vielleicht gerade geneigt machen, ihre geistliche Autorität durch die materielle Macht Rußlands zu stützen, weil China außerstande ist seinen Einfluß geltend zu machen; sie haben dies des öfteren China gegenüber durchblicken lassen. Die russische Diplomatie hat es meisterhaft verstanden, durch die buddhistischen Stämme, welche nahe seinen Grenzen wohnen, Verbindungen mit Lhasa anzuknüpfen. Der Bogdo, ein Priester der lamaistischen Kirche in der Nordostmongolei, leistete dabei wertvolle Dienste; da er in Urga residiert, so befindet er sich in völliger Abhängigkeit von Rußland. Mit Empfehlungen des Bogdo wurde ein sibirischer Buriate, namens Dorjiew, nach Lhasa gesandt und fand als eifriger Buddhist bald Zutritt zu den Beratungen beim Dalai Lama. Nach einigen Jahren wurde er 1899 in vertraulicher Mission nach Rußland gesandt; 1900 war er wieder dort, diesmal von einer tibetanischen Mission begleitet. In feierlicher Audienz empfing ihn der Zar in Livadia. 1901 erschien Dorjiew zum dritten Male mit einer Mission, diesmal in Petersburg. Die Rückreise erfolgte in Begleitung einer russischen Eskorte, der Generalstabsoffiziere beigegeben waren. Seitdem unterhält Rußland dauernde Beziehungen zu Lhasa, vornehmlich durch die halbe Million Buriaten, Mongolen und Kalmücken, die in seinen asiatischen Besitzungen leben und als Buddhisten ihre Priester aus Lhasa erhalten. Die Tore der heiligen Stadt blieben für Rußland nicht hermetisch verschlossen.

Die englischen Beziehungen zu Tibet.

Während Rußland hier die Lage zu seinen Gunsten ausnützte, waren die englischen Beziehungen zu Tibet lange Zeit von dem Glauben an die latente Macht Chinas ungünstig beeinflusst, man hielt an dem Dogma fest, daß der chinesische Einfluß ein genügendes Gegengewicht gegen den russischen in Tibet sei und bleiben müsse. Die Tatsachen bewiesen das Gegenteil, und bis in das Jahr 1895 reichen die Klagen der indischen Regierung zurück, daß Tibet die Abmachungen der mit China geschlossenen Konvention von Calcutta verlege und die chinesische Regierung außerstande sei, es zu deren Befolgung anzuhalten.

In den folgenden Jahren wurden mehrfach erneute Vorstellungen sowohl bei der chinesischen Regierung wie auch in Lhasa gemacht, jedoch ohne Erfolg. Während so England außerstande war, Beziehungen zu Tibet anzuknüpfen, wurden zu derselben Zeit die erwähnten tibetanischen Missionen unter Dorjiew feierlich in Rußland empfangen. Als die Haltung der Tibetaner immer unfreundlicher wurde und ein Brief des Bizekönigs uneröffnet zurückgelangte, unterbreitete die indische Regierung dem Staatssekretär für Indien einige Vorschläge, um die Unterhandlungen betreffs Regelung der Sikkimgrenze zu erzwingen, so unter anderen die zeitweilige Besetzung des Chumbitales. Die Politik der Isolierung, wie sie die tibetanische Regierung anstrebte, war verständlich, aber sie war unvereinbar mit der Tatsache, daß sich dieses Land in unmittelbarer Nachbarschaft einer großen Macht befand, und mit den Verpflichtungen, welche China im Namen Tibets eingegangen war. Im Januar 1903 empfahl dann die indische Regierung, unter Vorlage einer nochmaligen Darstellung der gesamten bisherigen Beziehungen zu Tibet und der Versuche, die Obstruktion zu überwinden, eine neue Politik in bezug auf dieses Land. Der Bizekönig führte aus, daß die sogenannte Suzeränität Chinas über Tibet eine Fiktion sei, die diese beiden

Länder je nach Umständen zu ihrem Vorteil betonten oder ignorierten. Diesmal müsse China aus den Unterhandlungen ausgeschaltet werden und die britischen Abgesandten direkt mit Tibet in Lhasa verhandeln. Ein neuer Vertrag müsse zustande kommen, und von einem besonderen Vertreter der tibetanischen Regierung unterzeichnet werden, wenn nicht wieder eine so absurde Situation geschaffen werden solle wie vor kurzem, als Tibet mitteilte, daß es sich nicht bewußt wäre, die Konvention von 1890 verletzt zu haben, weil ihm ein Abkommen weder von dem chinesischen Amban gezeigt wäre, noch von einem tibetanischen Vertreter unterzeichnet sei. Das Land sei seit beinahe einem Jahrhundert unter der Herrschaft des Dalai Lama, der weder ein Kind noch eine Puppe sei, sondern de jure und de facto Beherrscher des Landes. Die Unterhandlungen könnten nur mit Erfolg in Lhasa geführt werden und sollten nicht nur die unbedeutende Frage der Sikkimgrenze berühren, sondern die gesamten zukünftigen Beziehungen beider Länder, kommerzieller wie politischer Natur, umfassen. Sie müßten enden mit der Ernennung eines britischen konsularischen oder diplomatischen Vertreters in Lhasa. Es sei das Recht des britischen Reiches, seine Interessen zu schützen, und wenn diese gefährdet seien, wie hier durch das absolute Versagen der durch chinesische Vermittlung geschlossenen Verträge und durch andere Abmachungen, die kürzlich mit einer dritten Großmacht zu unserm Nachteil getroffen seien, so erfordere die Selbsterhaltung, daß man Schritte tue, um die eigene Sicherheit auf festere Grundlagen zu stellen. Andererseits könnten die bedingungslosesten Versicherungen gegeben werden, daß man keinerlei politische Absichten in bezug auf Tibet hege. Mit Nepal müsse man sich über die Maßnahmen verständigen, denn auch dieses Land sei beunruhigt durch die Gerüchte von Intrigen Dritter in Tibet.

Ehe nun Lord Curzon auf seine so erweiterten Vorschläge Antwort erhielt, begannen in London die scharfen diplomatischen Auseinandersetzungen mit Rußland. Während auf weitere Vorstellungen der britischen Regierung hin sowohl die russische wie die chinesische Regierung kategorisch verneinten, daß ein Abkommen in bezug auf Tibet bestehe, überreichte der russische Botschafter in London dem Auswärtigen Amt ein Memorandum, in welchem Aufklärung in bezug auf die Natur gewisser militärischer Maßnahmen, die England in Tibet unternehmen wolle, gefordert wurde, und von denen man in Petersburg aus autoritativer Quelle erfahren habe. Mit Rücksicht auf die große Bedeutung, welche die russische Regierung der Vermeidung irgendwelcher Ursachen zu Unruhen in China beilege, betrachte sie die Expedition nach Tibet als geeignet, eine ernste Situation zu schaffen. Rußland könnte gezwungen sein, seinerseits Maßnahmen zum Schutz seiner Interessen in Tibet zu ergreifen.

Lord Lansdowne lenkte jetzt zunächst die Aufmerksamkeit des britischen Botschafters in Petersburg auf den geradezu drohenden Ton der russischen Note und fuhr fort: „His Excellency would always find me ready to give him information as to events which might be of interest to both our Governments, but it would be much easier for me to do this if the Russian Government would avoid the appearance of taking us to task upon such occasions.“ Dem russischen Botschafter aber wurde bedeutet, daß das Interesse Indiens an Tibet einen besonderen Charakter trage. Lhasa liege in geringer Entfernung von der indischen Nordgrenze, sei andererseits über 1000 englische Meilen von den asiatischen Besitzungen

Rußlands entfernt und somit könne ein plötzliches Betonen russischer Interessen oder russischer Tätigkeit in Gebieten, die denen Großbritanniens unmittelbar benachbart seien, nur beunruhigend auf die Bevölkerung dort wirken und den Eindruck hervorrufen, daß der britische Einfluß vor dem russischen zurückweiche in Gebieten, die bisher als vollkommen außerhalb der russischen Interessensphäre liegend betrachtet wurden. Lord Lansdowne forderte dann seinerseits Aufklärung in bezug auf das russische Abkommen mit Tibet.

Lord Curzon erhielt inzwischen die Weisung, daß während der Verhandlungen mit Rußland die Entsendung einer bewaffneten Expedition in das Innere Tibets unermüht sei. Erst nachdem Rußland nach längerem Zögern ausdrücklich erklärt hatte, daß kein Abkommen über Tibet bestehe, weder mit Tibet noch mit China, noch mit anderen Mächten, daß ferner die russische Regierung auch keine Agenten in Tibet habe, noch solche oder Missionen dahin entsenden wolle, erhielt der Vizekönig die Ermächtigung zu den von ihm vorgeschlagenen Verhandlungen mit Tibet zu Khabajong, jenseits der Sikkimgrenze. Im Juli 1903 gingen Major White und später Younghusband mit 200 Mann unter Zurücklassung einer starken Reserve an die Grenze nach Khabajong ab, sie trafen dort mit tibetanischen Unterhändlern zusammen, hatten dann aber monatelang mit einem solchen passiven Widerstand zu kämpfen, daß ihre Aufgabe um keinen Schritt gefördert wurde. Man zweifelte an einer friedlichen Lösung.

Am 4. November war Lord Curzon in der Lage, über einen feindseligen Akt der Tibetaner zu berichten, der den Anlaß zur Expedition nach Chasa gab. Die Expedition selbst ist ausführlich im Novemberheft der „Marine-Rundschau“ 1904 geschildert. Die russischen Vorstellungen über diese militärische Aktion blieben nicht aus, und Lord Lansdowne sah sich genötigt, dem russischen Botschafter zu erklären, daß England von seiten der Tibetaner provoziert sei und daß sie die bis dahin englischerseits geübte Langmut als Schwäche ausgelegt hätten. Er sei fest überzeugt, daß die russische Regierung in gleicher Lage nie eine derartige Geduld gezeigt haben würde und russische Truppen jetzt schon in Chasa stehen würden. Er fügte hinzu, daß er über alle Maßen erstaunt sei, daß diese Proteste von der Regierung einer Macht erhoben würden, die überall in der Welt niemals gezögert hätte, sich auf Kosten ihrer Nachbarn zu vergrößern, wenn die Umstände es zu erfordern schienen. Wenn die russische Regierung ein Recht hätte, sich zu beklagen, welche Art Sprache wäre dann England berechtigt zu führen, angesichts der russischen Übergriffe in der Mandchurei, Turkestan und Persien. Als Nachspiel zu dieser scharfen Unterredung können die Meldungen der englischen Expedition angesehen werden, denen zufolge sich die Tibetaner auf russische Hilfe verließen, russische Waffen in Tibet eingetroffen seien und Dorjiew den Tibetanern russische Hilfe versprochen hätte.

Die Aufgabe der Expedition wurde zufriedenstellend gelöst, die Tibetaner verpflichteten sich, die Grenze zu respektieren, welche sie verletzt hatten, freie Märkte in Gyantse, Gartok und Yatung zu eröffnen, die Handelsstraßen nicht zu sperren und die Öffnung von weiteren Märkten später zu erwägen; ferner sollten Agenten in den oben genannten Märkten stationiert werden, welche von den dort einzusetzenden britischen





nd
den
stelschen

Agenten alle Mitteilungen in Empfang nehmen sollten, die für die chinesischen oder tibetanischen Behörden bestimmt wären.

Welche Rücksichten die englische Regierung bewogen haben, nach Abschluß des Vertrages mit Tibet eine Verminderung der geforderten Geldentschädigung vorzunehmen und gleichzeitig auch die Dauer der Berechtigung zur Besetzung des Chumbitales herabzusetzen, die vorgesehen war für den Fall, daß Tibet seinen Verpflichtungen nicht nachkommen sollte, entzieht sich noch der Beurteilung. Wahrscheinlich geschah es mit Rücksicht auf Rußland und die Integrität des chinesischen Reiches, vielleicht auch bedingten Vorstellungen der Vereinigten Staaten und Japans einen solchen Entschluß.

W. P.



Die Insel Sachalin.

Von Generalmajor a. D. von Zepelin.

Geschichte der Beziehungen Rußlands und Japans zu Sachalin.

Die ersten Berührungen Rußlands mit Japan fanden auf den Kurilen und Sachalin statt.

Als die Russen gegen das Ende des 17. Jahrhunderts die Kurilen kennen lernten, trafen sie hier auf Japaner. Dem weitschauenden Geist Peters des Großen entging es nicht, daß die Erweiterung der russischen Macht in Ostasien das Zarenreich zwingen würde, mit diesem damals noch weitab von den Bahnen europäischer Kultur und Politik befindlichen Volke zu rechnen; nichtsdestoweniger blieben im Laufe des ganzen 17. und 18. Jahrhunderts beide Nationen trotz der Festsetzung Rußlands auf Kamtschatka einander fremd. Die von Peter dem Großen gegründete Schule für die Erlernung der japanischen Sprache in St. Petersburg hatte unseres Wissens auch nur ein kurzes Dasein.

Erst am Beginn des 19. Jahrhunderts trat Rußland wieder in Beziehungen zu Japan, mit denen zugleich eine vorübergehende Besitznahme der Insel Sachalin verbunden war.

Im Jahre 1804 war Njäsanow als russischer Gesandter nach Japan geschickt worden, um dort einen Handelsvertrag abzuschließen. Er gelangte aber nicht zu dem gesteckten Ziele und ließ sich in seiner Erregung dazu verführen, dem Zaren statt der von der Regierung Japan gegenüber befolgten friedlichen eine Politik der Eroberung anzupfehlen. Was Murawiew und Newelskij in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in gewissem Sinne im Gegensatz zur Regierung durchführten, das schlug Njäsanow schon im Beginn des Jahrhunderts vor, nämlich den Amur in seiner ganzen Ausdehnung in Besitz zu nehmen. Um dies vorzubereiten, riet er, vorläufig von der der Mündung des großen Stromes gegenüberliegenden Insel Sachalin Besitz zu ergreifen, trotzdem die Japaner auf dem südlichen Teile derselben schon Handelsfaktoreien und Niederlassungen gegründet hatten. Nach Sachalin und den Kurilen wurden auf seine Veranlassung zwei junge Seeoffiziere gesandt, deren gewalttames Auftreten die Folge hatte, daß die Japaner einen russischen Kapitän gefangen setzten. Die russische Regierung beeilte sich, die Besitzergreifung von Sachalin durch den Leutnant Chwoftowüj für willkürlich zu erklären und amtlich Japan bekanntzugeben, daß Rußland keinerlei Rechte auf die Insel geltend mache.

Nach dieser Zeit zeigte sich Rußland in Ostasien völlig zurückhaltend, bis Murawiew, der später den Beinamen Amurskij erhielt, die Verwaltung Ostsibiriens übernahm. Er ließ in den Jahren 1849 bis 1853 das Mündungsgebiet des Amur durchforschen und 1853 auf Sachalin zwei Militärposten einrichten, Dué im nordwestlichen und Annawa im südlichen, japanischen Teile der Insel.

So standen sich Russen und Japaner von neuem auf Sachalin gegenüber, diesmal aber nicht in friedlicher Begegnung, sondern mit den Waffen in der Hand. Schon im folgenden Jahre aber wurden die Beziehungen wieder bedeutend friedlicherer

Natur. Admiral Putjatin hob den Amurposten auf und verbot den Truppen, ohne besondere Erlaubnis den japanischen Teil der Insel zu betreten, worauf sich die Japaner beeilten, ihre Anerkennung dieser Maßregeln durch die außerordentlich gastfreie Aufnahme der Besatzung der an der japanischen Küste gestrandeten Fregatte „Diana“ zu beweisen.

Im Jahre 1855 wurde der erste Handelsvertrag mit Japan geschlossen, in dem unter anderem das Recht Rußlands anerkannt wurde, mit Japan gemeinsam das Besitzrecht auf Sachalin auszuüben, ohne daß den beiden Nationen bestimmte Grenzen gezogen wurden.

Da sich in dieser Zeit Rußland von dem bewaffneten Einschreiten anderer europäischer Mächte und Nordamerikas in Japan fern hielt, so blieb das Verhältnis zu Japan ein durchaus freundliches.

Dies änderte sich, als im Jahre 1859 Graf Murawiew den Grafen Putjatin ersetzte und gleichzeitig in der Regierung Japans die fremdenfreundliche Partei, welche die Verträge mit den europäischen Staaten abgeschlossen hatte, durch die fremdenfeindliche ersetzt wurde.

Gegenstand der Verhandlungen wurde wieder Sachalin, das Rußland ganz zu besitzen wünschte. Man suchte den Japanern durch die Versammlung eines so großen Geschwaders zu imponieren, wie es die Gewässer von Jeddo bis dahin noch nicht gesehen hatten. Die Gesandtschaft trat zugleich mit besonderem Pomp auf; an wertvollen Geschenken für die japanischen Würdenträger ließ man es nicht fehlen. Die Verhandlungen zogen sich aber einen ganzen Monat hin, ohne zum gewünschten Ergebnis zu führen.

In Rußland schob man das Scheitern der Verhandlungen auf die Einwirkung des englischen Gesandten. Das gute Verhältnis, das bisher zwischen Japan und Rußland geherrscht hatte, wurde hierdurch gestört. Russische Offiziere und Matrosen wurden ermordet; Rußland vermied indessen strenge Repressivmaßregeln, es begnügte sich vielmehr mit einer Entschuldigung der japanischen Beamten, in der Hoffnung, hierdurch die Anbahnung guter Beziehungen in der Zukunft zu erleichtern. Es gelang dies auch; namentlich da man die Sachalinfrage ganz unberührt ließ. Man gründete russischerseits sogar in Hakodate eine Schule für junge Japaner und sandte russische Marineoffiziere nach Japan, um die Ausbildung der Japaner im Seewesen zu fördern.

In dieser Zeit wurden die Häfen Japans infolge der verschiedenen Verträge den Handelsflotten der europäischen Mächte geöffnet. Das gänzliche Fehlen russischer Handelsschiffe in den japanischen Gewässern war aber nicht allein die Veranlassung zu dem Sinken der Achtung vor dem bisher in den Augen Japans so mächtigen Rußland, sondern es bestärkte auch dies Reich in dem Mißtrauen, daß die ungeachtet dieses Umstandes so starke Kriegsslotte Rußlands im Fernen Osten geheimen Absichten gegen Japan dienen könne. Die Besetzung der später wieder aufgegebenen Insel Tsuschima gab scheinbar den Gegnern Rußlands recht.

Den wichtigen Fortschritten der anderen Mächte in den Jahren 1863 und 1864 in ihren Beziehungen zu Japan blieb Rußland infolge seiner Inanspruchnahme durch die polnischen Wirren fern. Die Flotte lag, mit Reparaturen beschäftigt, abwartend im Hafen. Auf Sachalin veranlaßte die ungenügende Fassung der Abkommen

der Jahre 1855 und 1858, daß die beiderseitigen lokalen Behörden ein stillschweigendes Abkommen trafen, nach dem der Koffunai als Grenze zwischen den einzelnen Macht-sphären angesehen werden sollte. Der traurige Zustand des auf der einen Seite dieses Flusses liegenden russischen Postens und die vortreffliche Einrichtung und Ordnung des auf der japanischen Seite liegenden Hafens forderten notgedrungen die Japaner zu Vergleichen heraus, die nicht zum Vortheile Rußlands ausfielen.

Als im Jahre 1865 Japan eine Gesandtschaft nach Petersburg schickte, wurde die Frage wegen der Überlassung der Insel an Rußland gegen Abtretung der Kurilen von neuem aufgeworfen, aber — nach russischer Auffassung — infolge englischer Intriguen ohne Erfolg. Die Ende März 1867 abgeschlossene Konvention über Sachalin ließ daher den Gemeinbesitz beider Staaten bestehen und bestimmte sogar ausdrücklich, daß Russen wie Japaner das Recht haben sollten, in gleicher Weise überall auf der Insel von bisher noch nicht besetzten Plätzen Besitz zu nehmen.

Als Rußland einen so eigenartigen Vertrag abschloß, glaubte es nicht, in den Japanern ernst zu nehmende Konkurrenten zu finden. Bald zeigte es sich aber, daß diese alle Vorteile auf ihrer Seite hatten. Sie begannen nämlich in den Jahren 1866 und 1867 eine systematisch durchgeführte Kolonisierung, die ihnen weder Kosten noch Schwierigkeiten machte und ihnen die für sie sehr erwünschten Erzeugnisse der Insel verschaffte: Fische und Pelztiere. Die Russen dagegen konnten nur mit großen Kosten eine geringe Anzahl von Ansiedlern aus ihrem entfernten Lande heranschaffen. Man beschränkte sich im wesentlichen darauf, einige Militärposten zu errichten, während die Japaner aufblühende Dörfer anlegten. Als man russischerseits zum Zeichen der Besitzergreifung Marktpfähle aufstellte, besetzten die Japaner alle Teile der Insel hiermit.

Als nun die Russen Sachalin auch zum Verbannungsort machten und man begann, Kohlenlager auszubeuten, wurde dies Verhältnis so störend, daß man daran denken mußte, diesem Zustande ein Ende zu machen. Nach langen Verhandlungen kam im Jahre 1875 ein Vertrag zustande, durch welchen die Insel gegen Übergabe der Kurilen an Japan von diesem Reiche an Rußland abgetreten wurde.

Größenverhältnisse, Lage und Klima.

Die Größe der Insel wird sehr verschiedenartig angegeben. Russische Quellen geben sie zu 66 300 Quadratverst, deutsche zu 75 978, sogar zu 79 750 qkm an, doch einschließlich der Insel Moneron, der Tulenij-Insel und der Opaffnoj-Klippen. Ihre Oberfläche würde also etwa dreimal so groß wie die der Insel Sizilien sein. Sie ist von dem Festlande des russischen Küstengebietes, des Primorskaja Oblastj, durch den Tatarischen Golf getrennt (dessen nördlichster Teil der Amur-Golf gegenüber der Mündung dieses Stromes ist), welcher in seinem schmälsten Teile, gegenüber dem Kap Murawiew am südlichen Ende des Amur-Goljes, 10 km, im allgemeinen 70 bis 90 km breit ist. Von der nördlichsten japanischen Insel Jesso ist Sachalin durch die 30 bis 40 km breite Straße La Pérouse geschieden. In der ungefähren Richtung von Südost nach Nordwest, von dem Kap Notoro oder Krilon bis Kap Elisabeth, erstreckt sich die Insel durch 8½ Breitengrade, und zwar zwischen 45° 8' bis 54° 22' nördlicher Breite, in der Richtung von West nach Ost etwa von 141° 49' bis 144° 45' östlicher Länge von Greenwich. Die Insel wird von den Japanern Krasto, von den Chinesen

Tarrakaj genannt und bildet mit den in ihrer Nähe liegenden Inselgruppen einen Kreis (Ujäsü) des Amurgebiets. Die Breite der Insel ist sehr ungleich. Die größte Breitenausdehnung, 152 km, hat sie nördlich der Terpjenja-Bai, die geringste am Kossunaj, etwa unter 48° Nordbreite.

Das Klima von Sachalin ist nicht nur rauh, sondern durch die häufigen Nebel und den meist bedeckten Himmel auch in hohem Grade bedrückend, namentlich für die vielen unfreiwilligen europäischen Bewohner der von Rußland als Strafkolonie benutzten Insel. Auf den Winter werden 182 Tage des Jahres gerechnet. Die mittlere Jahrestemperatur der einzelnen Teile der Insel schwankt zwischen + 5,1° bis — 1,5°. So hat z. B. Kossatowskij Post + 4°, Alexandrowskij Post — 0,2°, Njtomskoje — 1,5°. Der Unterschied in der Temperatur der Sommer- und Wintermonate ist sehr bedeutend. Der wärmste Monat des Jahres ist der August, man kann ihn der Temperatur nach als den Mittelpunkt des Jahres ansehen, da der Oktober wärmer als der Mai, der September wärmer als der Juni ist. Der 15. Februar ist gewissermaßen die Mitte des Winters. Der Tatarische Golf friert gegenüber der Amurmündung Mitte November zu und taut Anfang Mai wieder auf, während die die südliche Begrenzung der Insel bildende Aniwa-Bai, an der Kossatowskij Post liegt, Ende Januar zufriert, um schon Ende Mai wieder aufzutauen, und an der nördlichen Küste der Insel noch zuweilen im August Treibeis gefunden wird. Das mildere Klima der Aniwa-Bai und eines Teiles der Ostküste erklärt sich aus der Einwirkung des Kuro-Siwo des „Golfstromes Japans“, während an der Westküste sich das rauhere Klima durch die Einwirkung der kalten Strömung aus dem Ochotskischen Meere erklärt. Sehr stark ist der Schneefall. Man zählt 128 bis 170 Tage mit Schneefall im Jahre. Sehr häufig sind infolge des schnellen Umschlagens der Temperatur (vom Südwest- zum Nordostwind) auch im Sommer Nachtfrost, die die ganze Ernte zerstören. Die wenigen sonnenhellen Tage fallen meist in den Mai. Alle diese Verhältnisse bewirken, daß auch da, wo der Boden günstige Ernten ergeben könnte, nur in besonders guten Jahren auf das Reifen des Getreides zu rechnen ist, ein Umstand, der die traurige Lage der Ackerbau treibenden Zwangsansiedler erklärt. Dem Klima entspricht aber auch der ungünstige Gesundheitszustand der Bewohner, obwohl hier auch die traurigen Lebensbedingungen, unter denen die Sträflinge wie die Urbewohner der Insel leiden, mitsprechen.

Oberflächengestaltung und geologische Verhältnisse, Flora und Fauna. Verkehrswege.

Soweit die ungenügenden Vermessungen der Insel ein Bild ihrer Bodengestaltung zu geben gestatten, kann man die Insel als ein Bergland bezeichnen, das in mehrere Gebirgszüge gegliedert ist, die von Norden nach Süden parallel nebeneinander herziehen und durch Längentäler getrennt sind. Nach dem neuesten Werke über Asien von Sievers würde die orographische Gestaltung der Insel etwa wie folgt zu bestimmen sein: Im äußersten Norden springt eine Halbinsel vor, auf der zwei Gebirgsstöcke nebeneinander nachweisbar sind, im Osten ein etwa 400 m, im Westen ein 600 m hoher Zug von unbekannter Zusammensetzung. Daran schließt sich im ganzen Nordwesten eine kaum 600 m hohe unebene Platte, Engus Päl, aus gefaltetem

tertiären Sandstein und Ton mit Naphtha, sowie im Süden aus Kreide. Diese Tafel wird durch den Tymfluß begrenzt, dessen Furche zusammen mit dem südlich gelegenen Tal des Boronai Sachalin in zwei lange Streifen teilt. An der Ostküste zieht sich nun weiter südwärts von der Tym-Mündung bis zum Kap Terpjenja das Tym-Gebirge, mit einer kristallinischen Zone an der Küste und Zügen aus Quarzit und grauem sandigen Ton im Westen, sowie fast 600 m Höhe im Berge Tiara. An der Westküste dagegen erstreckt sich das Hauptgebirge von Sachalin aus der Gegend von Dué bis zum Kap Krilon (Notoro) in Form einer schmalen Kette, die in ihrem südlicheren Teile im Sopatimskij-Berg 1186 m erreicht, an der nördlich davon liegenden schmalsten Stelle der Insel aber nur 250 m hoch ist. Dies Gebirge besteht in seinem nördlicheren Teile aus tertiärem, grauem, hartem, kristallinischen Sandstein, im Süden aus kristallinischem Schiefer. An der Westseite des Gebirges finden sich Braunkohlen, im Inneren aber Granit, Diorit und Porphyr. In den südlichsten, die Anima-Bai begrenzenden kleinen Halbinseln ziehen sich zwei kurze Längstäler zwischen zwei kleineren, aus kristallinischem Schiefer und Marmor bestehenden, etwa 760 m Höhe erreichenden Bergzügen hin.

Sachalin, das im Gegensatz zu Kamtschatka, den Kurilen und japanischen Inseln weder basaltische Eruptionsgesteine noch zahlreiche tätige Vulkane besitzt, hat einen Boden, der dem Ackerbau häufig nicht günstig ist, ganz abgesehen von den klimatischen Verhältnissen. Nach der im Jahre 1890 von der Regierung veranlaßten Untersuchung ergab sich, daß nördlich der Linie Tyt—Nabilsj-Bai kein Sommergetreide mehr zur Reife gelangen kann. Bessere Verhältnisse soll der fruchtbare Alluvialboden im mittleren und in dem südlichen Sachalin für den Ackerbau bieten. Solche Gegenden finden sich vorzugsweise in den Tälern des Tym, des Boronaj, des Najbutschij und der Sususja, sowie auch im Unterlaufe der vom Gebirge herabströmenden Flüsschen der Westküste.

Küstenebenen gibt es, namentlich an der Westküste, kaum, die Gebirge fallen meist unmittelbar zum Meere ab. Nur an den Mündungen des Tym und des Boronaj und anderen, in die Terpjenja-Bai mündenden Flüsschen finden sich im Osten und Süden ausgedehnte unfruchtbare Ländren, deren Torfschicht oft eine Mächtigkeit von 15 m hat.

Das in landwirtschaftliche Benutzung genommene Land hatte 1897 nur ein Gesamtareal von 2515 Quadratwerst, nach anderen Berechnungen von 5700 Hektar, auf dem vorzugsweise Kartoffeln und nur verhältnismäßig wenig Getreide (Roggen, Weizen und Hafer) gebaut wurden. Auch Kohl und Gurken sollen für den Bedarf der Bewohner in genügender Quantität gewonnen werden. Das Getreide, welches, wie oben erwähnt, zudem in seiner Reife sehr von dem wechselnden Klima abhängt, genügt nicht zur Ernährung der Bewohner, die an Stelle des Brotes oft ein Surrogat aus Kartoffeln genießen.

Viehzucht wird kaum getrieben; man hat versucht, das kleine transbaikalische Rind einzuführen; als Zugtier wird das Pferd nur ausnahmsweise verwandt, für gewöhnlich dient der Hund zum Fortschaffen der Lasten; das Renntier findet sich in kleiner Zahl bei der Urbevölkerung im Norden der Insel im Gebrauch.

Die Pflanzenwelt ist sehr reich vertreten. Da 90 Prozent der Oberfläche mit Wald bedeckt sind und dieser in den verschiedensten Höhenlagen vorkommt, so ist

die Insel reich an sehr wertvollen Hölzern. Zirbelbaum, Fichte, Edeltanne, Ulme, Zmergzeder, Weißbuche, Ahorn, Pappel, Esche, Weide finden sich hier in den verschiedensten Arten vor. Von Sträuchern kommen Hollunder, Weißdorn, Himbeere, Johannisbeere, Spireen vor. Unter der alpinen Flora ist besonders als typischer Vertreter der turdische Bambus zu erwähnen.

Von in der Wildheit lebenden Tieren ist der sibirische Hirsch, das Reh, der Hase, Luchs, Wolf und Bär in den Wäldern der ganzen Insel verbreitet, im Norden soll das Elen, im Süden der Moschusochse vorkommen.

An Pelztieren, deren Zahl infolge rücksichtsloser Vernichtung in neuerer Zeit sehr abgenommen haben soll, sind namentlich Zobel und Fuchs vorhanden. Seehund und Walfisch sollen aus ähnlichen Gründen in ihrem Bestande sehr vermindert sein.

Großartig ist der Reichtum an Fischen sowohl in den Flüssen wie an den Küsten der Insel. Lachs (Keta), Hering und die Gorbuschka (der Buckellachs), Stör und Kabeljau sind die wichtigsten Arten.

Von Bodenschätzen enthält die Insel Steinkohlen, Braunkohlen, Eisen, Naphtha, kupfer- und silberhaltige Blei- und Zinkerze. Die Ähnlichkeit des geologischen Baues der Gebirgzüge mit den Goldfundstätten am Amur gibt Grund zu der Annahme, daß sich auf Sachalin auch mehr oder weniger reiche Goldlager finden.

Gegenstände der Ausfuhr bzw. des Handels sind von den Erzeugnissen der Insel: Holz, Erzeugnisse des Bergbaues und der Fischerei und Pelzwaren sowie Trepanng.

Die Ausbeute des Waldreichtums hat erst im Jahre 1896 begonnen, wo etwa 120 000 Schwellen für die chinesische Ostbahn angefertigt wurden. Anfang des Jahres 1898 errichtete die Verwaltung des Korsjakowbezirks Holzjäger-Artels (Gesellschaften), um Holz zur Ausfuhr nach Wladiwostok, Port Arthur und Japan zu fördern. Wenn auch russische Quellen das Gegenteil berichten, so scheint doch ein Bericht des „Ostasiatischen Lloyd“ vom 18. November 1904, dem wir auch andere Mitteilungen über die Industrie und Erzeugnisse der Insel entnehmen, das Richtige zu treffen, wenn er sagt, daß dies Unternehmen keinen Erfolg gehabt hätte und der größte Konsument des Sachaliner Holzes die gewaltigen Waldbrände wären, die alljährlich ungeheure Waldflächen vernichten. Damit wird aber auch der Pflanzenwuchs des Waldbodens vernichtet, der die atmosphärische Feuchtigkeit anzieht. Die Folge dieses Zustandes dürften die Überschwemmungen sein, welche die fruchtbare Erdschicht mit sich fortreißen und so das Areal, welches für den Ackerbau zu verwerten wäre, noch mehr verringern.

Die Verwertung der Erzeugnisse des Bergbaues beschränkt sich heute im wesentlichen nur auf die Gewinnung der Steinkohle. Die Geschichte dieser Industrie ist so typisch für die russische Verwaltung im Fernen Osten, daß wir sie etwas eingehender behandeln wollen.*) Im Jahre 1850 versprach der bei einer Amurexpedition befindliche Steuermannsoffizier Orlow allen Eingeborenen der Insel, die Proben von Steinkohlen bringen und ihre Fundstätte angeben würden, eine Belohnung. Im Winter 1851/52 beauftragte der mehrfach genannte Newelskij, der

*) Wesentlich nach „Ostasiat. Lloyd“ 1904, S. 845.

zuerst in die Mündung des Amur eindrang und den Strom und sein Küstenland für Rußland in Besitz nahm, einen seiner Offiziere, die Westküste und die Gegend des heutigen Forts Dué zu erforschen. Dieser entdeckte sehr reiche Steinkohlenlager, die an der Meeresküste sogar in mächtigen Schichten zutage traten. Es haben sich auch die den Tatarengolf durchfahrenden Schiffe wiederholt auf Sachalin mit Kohlen versehen. Auch die russische Regierung hatte, als sie die Steinkohलगewinnung an eine russische-amerikanische Gesellschaft in Pacht gab, sich das Recht des Bezuges der Steinkohle für die Zwecke der Kriegsflotte vorbehalten. Schon 1856, als die Insel unter das Generalgouvernement von Ostsibirien gestellt wurde, nahm die Regierung die Kohलगewinnung wieder in die Hand; man schickte einen Offizier mit einem Kommando zum Kohlenabbau dorthin, der zu diesem Zwecke das erste Gebäude des heutigen Postens Dué errichtete. Aber die Ausbeutung wurde, trotzdem von 1857 bis 1859 der Bergingenieur Nasow die Ertragsfähigkeit der Kohlenlager festgestellt hatte, planlos durchgeführt, auch die erneuten Bestrebungen der Amerikaner, Kohlen von Sachalin auszuführen, scheiterten an dem schlechten Zustande der See von Dué, die sich damals noch als gänzlich ungeeignet zum Laden und Löschen der Schiffe erwies. Die Verwaltung fand aber trotz der offenkundigen Anerkennung dieser Mängel und der Bedeutung des Kohlenreichtums der Insel keine Mittel und Wege, ersteren abzuwehren. Wie wir in der Geschichte des russischen Handels und der russischen Industrie so oft finden, verlangt man die Unterstützung durch die Regierung, erhält diese auch, aber die eigene, nachhaltige und deshalb erfolgreiche Tätigkeit mangelt. So auch hier. Die russischen Kriegsschiffe, welche japanische schlechte Kohle zu verhältnismäßig hohem Preise kaufen mußten, wären sichere Abnehmer von Sachalin-Kohle gewesen. Die russische Aktiengesellschaft aber, welche Butowskij gründete mit dem hochfliegenden Plane, die englische und japanische Kohle von den Seeplätzen Chinas zu verdrängen, machte keine Fortschritte. Trotz aller Vergünstigungen, deren sie sich seitens der Regierung erfreute, förderte sie in dem Zeitraum vom Jahre 1890 bis 1896 November nur 118 396 Tonnen Kohlen. Heute wird die Kohlenförderung betrieben: Bei Mgatschi an der Westküste nördlich von Dué seitens der Gesellschaft Makowskij. Diese arbeitet seit 1896 und hat auch seit 1901 die Gruben von Dué gepachtet. Sie gewann in den Jahren 1900 und 1901 über 32 000 Tonnen Kohlen. — Seit 1892 hat auch die Hauptgefängnisverwaltung Kohlenlager bei Dué und Wladimirowsk zu bearbeiten begonnen und 1901 19 656 Tonnen Kohlen gewonnen, von denen sie etwa die Hälfte für die Bedürfnisse ihres Ressorts verwendet, die andere aber an die Schiffe verkauft.

Eisenerze sind bisher fast gar nicht gewonnen, trotzdem sie fast überall in der Nachbarschaft der Kohlenlager vorkommen. Dasselbe gilt von der Naphthagewinnung, die bisher kaum der Rede wert ist, während die Insel nach Ansicht der die Untersuchungen betreibenden Ingenieure einen ebenso großen Ertrag wie Batu zu geben verspräche.

Gold wurde im Jahre 1880 im Tymowschen Bezirke entdeckt. Es sollen reiche Goldfelder vorhanden sein. Die Ausbeute wird freilich durch das Gesetz vom Juli 1901 zurückgehalten, nach welchem das Uferland des ganzen Küstengebiets und der Inseln bis 100 km landeinwärts für die private Ausbeutung des Goldes und des Naphthas geschlossen ist. Russischen, besonders vertrauenswürdigen Untertanen kann

der Generalgouverneur des Amurgebietes ausnahmsweise die Genehmigung zur Ausbeute der Gold- und Naphthalager in den gesperrten Bezirken erteilen, Ausländern ist aber jede Möglichkeit zur Beteiligung an der Ausbeute der Lager edler und nützlicher Metalle und anderer Schätze des Bergbaues genommen.

Den größten Reichtum Sachalins bildet für den Handel zur Zeit die Fischerei und ihre Erträge.

Diese und andere Produkte des Meeres, wie der Trepang und Seeohr, welche als Leckerbissen der japanischen und chinesischen Küchen nach diesen Ländern gehen, geben der Insel namentlich in den Augen der Japaner eine sehr hohe Bedeutung.

Wie groß der Export an Fischereiprodukten der Insel Sachalin nach Japan ist, geht schon daraus hervor, daß, obwohl der größere Teil derselben nach diesem Lande als Konterbande kommen dürfte, allein das Zollamt in Hakodate im Durchschnitt $2\frac{1}{4}$ Millionen Rubel im Jahre an Eingangszoll von Fischereiprodukten der Insel einnehmen soll. Bezeichnend für die Fischereiverhältnisse auf Sachalin ist es aber, daß die Seefischer fast ausschließlich Japaner sind, selbst bei den russischen Fischereigeschäften, obwohl diese etwa 20 Rubel im Monat an Lohn usw. erhalten, während die russischen Arbeiter, da sie meist aus Sträflingen oder Zwangsansiedlern bestehen, nur 11 Rubel empfangen. So waren z. B. im Jahre 1901 in dem Korsakowskischen Bezirke von 6243 Fischern 6053 Japaner und nur 190 Russen.

An Fischen kommen hauptsächlich Heringe, Lachs, Stör und Kabeljau in den Handel. Der Hering wird meist in den Gewässern des Korsakowskischen Bezirks gefangen, dessen Küsten in fünf Fangbezirke geteilt sind. Der Hering nähert sich in der Regel im Anfang April den Küsten, und zwar in solchen Massen, daß das Meer tatsächlich von ihm wimmelt und das Wasser von dem abgestreiften Laich die Farbe der Milch annimmt. Dies Schauspiel bietet z. B. die Anawa-Bai zwei Wochen lang. Die Hauptfangplätze sind die Westküste des südlichen Teiles der Insel, die Anawa-Bai, die Südostküste, die Strecke zwischen den Raps Terpenija und Jelisaweta und die Nji-Bai.

Es ist ganz unmöglich, die selbstverständlich in den einzelnen Jahren auch sehr verschiedene Ausfuhr an Fischen festzustellen. Man schätzt sie auf mindestens durchschnittlich $1\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen.

Für die Japaner ist die Ausfuhr von Heringen von ganz besonderer Bedeutung, weil sie für die Kultur ihres teilweise sehr erschöpften Bodens, namentlich für die eine so wichtige Rolle spielenden Reisfelder, den aus Fischen gewonnenen Dünger gebrauchen. Von den Massen von Heringen, welche auf diese Weise in verarbeitetem Zustande nach Japan gehen, kann man sich einen Begriff machen durch die Erwägung, daß zu einer Gewichtstonne solchen Düngers 6 Gewichtstonnen Heringe erforderlich sind. Man hat nach der Einfuhr in Japan berechnet, daß im Durchschnitt die Japaner alljährlich als Dünger über 3 Millionen Tonnen nehmen. Der russische Vizekonsul Hedenström in Hakodate hat festgestellt, daß die jährliche Einfuhr dieses Düngers aus Sachalin nach Japan einen durchschnittlichen Wert von mehr als 7 Millionen Rubel hat.

Dieser Umstand ist aber von so hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung für das Inselreich, daß schon er allein die Japaner darauf hinweist, bei einem für sie günstigen Friedensschluß die Abtretung Sachalins zu verlangen.

Der in den russischen Gewässern des Fernen Ostens lebhaft betriebene Walfischfang veranlaßte im Jahre 1899 die Gründung der Faktorei der russischen Firma Semenow & Dembi auf Sachalin, um der japanischen Firma Kokura-Motoi an der Aniwa-Bai Konkurrenz zu machen.

Der Seehundsfang wird an den Küsten der zum Kreise Sachalin gehörenden Tulenje-Insel betrieben. Hier wie auf den Komandor-Inseln sind es amerikanische und japanische Fangfahrzeuge, die den Russen eine sehr empfindliche gesetzliche oder ungesetzliche Konkurrenz machen.

Daß der Handel mit Pelzen der in den Wäldern Sachalins gefangenen oder erlegten Tiere, namentlich nach Japan, nicht unbedeutend ist, sei hier nur erwähnt.

Die Wegsamkeit ist außerordentlich gering. Die Regierung hat wesentlich mit Hilfe der Strafgefangenen einige Wege anlegen lassen. Es sind deren aber nur wenige und diese meist in einer ungenügenden Verfassung. Kunststraßen im europäischen Sinne sind gar nicht vorhanden. Eigentlich sind nur die Straßen zu erwähnen, die von Alexandrowsk bzw. von Fort Dué über das Gebirge bis in das Tal des zur Ostküste in die Bai von Njiss (Nyi-Bai) strömenden Tym nach Nylowsk und Malo Tymowsk, sowie die längs der Tjerpenja-Bai von Tichmjenjewsk bis Korssatowsk und Murawjewsk an der Aniwa-Bai ziehen.

Ein sehr lebensvolles Bild des Zustandes der Verkehrswege auf der Insel erhalten wir durch den Bericht Poljakows über seine Reisen auf derselben. Aber auch von anderer Seite, wie von A. Nikolsskij, N. Brodowitsch und anderen sind wir hierüber orientiert. Zunächst fehlen in dem Waldgebiet, das einen so großen Teil Sachalins einnimmt, irgendwie brauchbare Wege. „Wenn man in manchen Teilen des sibirischen Urwaldes, der Taiga, nur mit großer Anstrengung vorwärts kommen kann, so kann man Sachalin als völlig undurchdringlich bezeichnen“ — sagt ein Kenner der Insel. Umgeworfene Riesenstämme sperren überall den Weg, aber auch dichtes Unterholz. Am hinderlichsten ist aber der an allen Stellen das Fortschreiten störende „Waleschnit“, d. h. das vom Windbruche umgestürzte Holz. So bleiben eigentlich nur die Wildsteige, besonders die von den Bären getretenen, für das Durchschreiten des Waldes übrig.

Aber auch außerhalb des Waldes sind die Pfade, welche im Sommer den Verkehr der einzelnen Ansiedelungen untereinander für Fußgänger und Pferde möglich machen, im Winter meist derartig verschneit, daß der Verkehr nur durch von den Behörden zu diesem Zwecke unterhaltene Hundeschlitten ermöglicht wird, wesentlich, um die Bewohner durch Übersendung der notwendigsten Verpflegung vor dem Verhungern zu schützen.

Um diese Zustände recht zu verstehen, sei bemerkt, daß die Nahrungsmittel in vielen Stationen des Inneren, wie z. B. an dem am Tym liegenden Malo-Tymowsk so ungenügend sind, daß selbst die den russischen Behörden von den Biljäten gelieferten Hunde oft das Brot nicht fressen, das unzählige ungemahlene Körner, Stroh und ähnliche Beigaben enthält. Die Hunde aber, über welche die Behörden verfügen, sind meist nicht die besten, da die Biljäten diese für sich behalten. Auch gelingt den Russen die Zucht dieser wichtigen Transporttiere schon aus dem Grunde schlecht, weil sie mit

der Art der Behandlung und der Erziehung seitens der Eingeborenen, bei welchen ein jahrhundertlang erprobtes System der Hundeerziehung besteht, nicht immer genügend vertraut sind. Die Drosken benutzen auch Rentiere zum Ziehen der Schlitten.

Auf den eingangs unserer Bemerkungen über die Wegsamkeit Sachalins erwähnten beiden einzigen fahrbaren Straßen verkehren Ochsenwagen oder kleine zweirädrige, von Pferden gezogene Karren, auf den Nebenpfaden meist nur Sträulingskolonnen, die Lasten tragen. In der Regel hat jeder Träger 17 bis 25 kg fortzuschaffen.

Man darf aber nicht vergessen, wie schwierig die Wege sind, die sie zu überwinden haben. Denn schon auf den einzigen beiden fahrbaren Straßen ist der Zustand des Dammes ein solcher, daß oft an Stellen, wo der meist weiche Boden die Anlage von Knüppeldämmen erfordert, die Pferde bald bis zum Knie, bald bis zum Bauch versinken oder auf dem glatten Boden ausgleiten.

Was den Zustand der beiden für den Verkehr überhaupt nur zur Sprache kommenden Wasserstraßen anlangt: des Tym und des Poronai, so sind ihre Täler infolge der vielen Bäche und kleinen Flüsse, die ihre geschmolzenen Schnee- und Eismassen von hohen und steilen Bergwänden in sie ausschütten, versumpft und enthalten infolge der häufigen Überschwemmungen Tundren, Torfmoore und kleine Seen. Die Flussbetten selbst aber enthalten, so lange diese Flüsse im Gebirge fließen, sehr viele Stromschnellen, so daß die Flüsse hier nur auf landesüblichen Booten der Flößer, und auch dann nur mit Schwierigkeiten, befahren werden können. So hat der Tym auf der etwa 375 km langen Strecke zwischen Derbinskoje und Aterwo nicht weniger als einhundert Stellen, an denen Sandbänke oder Stromschnellen die Fahrt auch eines ganz flach gehenden Bootes behindern. Eine Regulierung des Flusses ist aber außerordentlich schwer.

Hafeneinrichtungen.

Die Hafeneinrichtungen sind völlig vernachlässigt oder fehlen überhaupt ganz. Trotzdem z. B. an der Mündung des Tym die Bai von Nyiss (Nyi) und die südlich davon liegende Nabyl-Bai nicht ungünstige natürliche Vorbedingungen für Anlage von Häfen an der Ostküste bieten, hat die russische Regierung hier bisher keine Anstalten zur Schaffung eines Hafens getroffen. Auf der Reede von Korssakowst, in der nördlichen Ecke der sich von Süden in die Insel hinein erstreckenden Aniwa-Bai, finden Schiffe einen guten, gegen die vorherrschenden nördlichen Winde geschützten Ankergrund. Aufgestellte Baken erleichtern die Anseglung, auch eine Landebrücke für Boote ist vorhanden. Der Platz ist das ganze Jahr hindurch eisfrei, dagegen herrscht, im Juni und Juli fast beständig, Nebel. Gegen südliche Winde ist kein Schutz vorhanden.

Die Reede von Alexandrowst, dem an der Westküste gelegenen und durch ein Kabel mit Castrics-Bai verbundenen Sitz des Gouverneurs, ist nur bei ablandigen Winden zu benutzen. Dasselbe gilt für die Reede von Dué oder Dui, dem nur wenig südlich von Alexandrowst gelegenen Hauptkohlenhafen von Sachalin. Bei westlichen Winden müssen die Ankerplätze, besonders da der Grund schlecht ist, meistens verlassen werden. In Dué befindet sich eine hölzerne Ladebrücke für Kohlen, die während der Sommermonate von hier nach der auf dem Festlande gegenüber liegenden Castrics-Bai ver-

schiff werden, von wo sie nach Wladiwostok und den Amur aufwärts gehen. Es können täglich ungefähr 200 Tonnen Kohlen verladen werden, wenn nicht Westwinde die Übernahme überhaupt verbieten.

Die Verwaltungs- und Verteidigungsrichtungen.

Zur Zeit wird Sachalin in drei Bezirke eingeteilt: den Alexandrowskischen, den Tynowskischen und den Korsakowskischen. Der Sitz der Verwaltung der Insel ist in Alexandrowsk. An der Spitze dieser Verwaltung steht ein Militär-gouverneur, jetzt der General Michail Lapanow. Dieser gilt für einen energischen Offizier. Bei Ausbruch des Krieges befand er sich auf Urlaub in St. Petersburg; er eilte sofort quer durch Sibirien nach Nikolajewsk am Amur und fuhr im eisigen arktischen Winter über das Eis des Tatarengolfes in vier Tagen auf Hundeschlitten nach Sachalin hinüber. Auf Sachalin befanden sich bis zum Ausbruch des Krieges nur sogenannte Lokalkommandos, wesentlich zur Bewachung der Sträflingskolonien und zur Aufrechterhaltung der polizeilichen Ordnung auf der Insel bestimmt. Diese Lokalkommandos — in Alexandrowsk und Korsakowsk — wurden in zwei Reservebataillone, zu je vier Kompagnien erweitert. Dann wurden die „besseren“ Sträflinge, die Zwangsansiedler und freie Bauern sowie die abkömmlichen Beamten als Wehrleute in Freiwillige Druschinen eingereiht. Ob diese improvisierten Truppen selbst kleineren japanischen Landungen bei den ausgedehnten, infolge der schlechten Vorbereitungen außerordentlich schwer zu erreichenden Küsten einen ernsthaften Widerstand entgegensetzen können, erscheint mehr als zweifelhaft. Freilich ist auch unwahrscheinlich, daß die Japaner von ihren auf dem Hauptkriegsschauplatz so notwendigen Kräften etwas gegen Sachalin verwenden sollten, das ihnen bei einem siegreichen Kriege als reife Frucht in den Schoß fallen muß.

Sehr schwierig ist die Versorgung der Insel mit Lebensbedürfnissen, da die Bevölkerung fast ganz auf die Zufuhr angewiesen ist. Der Krieg hat in dieser Beziehung beinahe unhaltbare Zustände geschaffen. Schon vor längerer Zeit berichtete die „Nowoje Wremja“, daß bei dem Mangel an Lebensmitteln die Einwohner Sachalins unter einer jeder Beschreibung spottenden Teuerung litten. Ein Pud (16,380 kg) guten Roggenmehls kostete bis 30 Rubel (also 60 bis 70 Mark), 1 Pfund Zucker 1 Rubel 25 Kopeken, Petroleum und Lichte waren überhaupt nicht käuflich zu haben, ebenso Schuhe und Stiefel usw. Man scheint seitens der sich sonst mit der Versorgung der Insel befassenden Geschäfte und der Verwaltung bei Ausbruch des Krieges im Hinblick auf eine mögliche direkte oder indirekte Blockade des Küstengebietes seitens der Japaner nicht die nötige Umsicht und Energie bewiesen zu haben.

Der Süden der Insel soll noch im Januar durch den von Wladiwostok nach Korsakowsk gelangten Dampfer „Ussuri“, der Flüchtlinge, namentlich Frauen und Kinder, nach dem Festlande überführte, mit dem Nötigen versorgt worden sein.

Sehr traurig soll es aber in den beiden nördlichen Bezirken aussehen. Dort hatte der Oekonomische Fonds, vielleicht auch die Verwaltung, aus Besorgnis vor japanischen Kreuzern es versäumt, die ihnen von verschiedenen Hebern angebotene Zuführung der in Nikolajewsk an der Mündung des Amur für Sachalin lagernden Vorräte während des vergangenen Sommers ausführen zu lassen.

Auf diese Weise blieben bei Eintritt des Winters in Nikolajewsk außer einer großen Menge der Verwaltung angehörender Verpflegungsvorräte die gesamten Waren des obenerwähnten, die Verpflegung der Zivilbevölkerung vermittelnden Ökonomischen Fonds (etwa 50 000 Rub) liegen.

Als der Tatarische Golf gefror, versuchte man diese Waren mit Pferden für ungeheure Preise nach der Insel zu schaffen. Wenn, wie orientierte Berichterstatter mitteilen, nur noch vier solcher Transporte erwartet werden können, die zunächst die Bedürfnisse der Militärverwaltung, auch Waffen, Munition und Maschinengewehre, herüberschaffen müssen, so steht es allerdings mit den Aussichten der Bevölkerung traurig.

Bezeichnend ist der Schluß einer, vor kurzem in der „St. Petersburger Zeitung“ erschienenen Korrespondenz aus Sachalin, wo es wörtlich heißt: „Die Bevölkerung sieht also einer traurigen Zukunft entgegen. Denn auch das Anerbieten des Mr. Denbigh, des größten Fischereibesitzers im Süden der Insel, eine ganze Schiffsladung Proviant auf eigenes Risiko von Schanghai nach Alexandrowsk zu bringen, wurde ausgeschlagen, denn Mr. Denbigh hatte die Bedingung gestellt, daß diese Waren beim Empfang in Alexandrowsk sofort bar bezahlt werden müßten. Außerdem aber will man für die vielleicht kommenden Japaner keinen Proviant bereitleisten; aber man verhungert lieber oder richtiger läßt verhungern; denn natürlich haben sich die Herren der Verwaltungskommission des Fonds längst genügend, und zwar zu alten Friedenspreisen, mit allem versehen.“

Wohnplätze und Niederlassungen.

Abgesehen von den schwer zu bestimmenden, weil zuweilen wechselnden Niederlassungen der Eingeborenen oder den nur zur Ausbeutung der Fischerei an die Küsten der Insel kommenden Fremden, gibt es auf derselben folgende Posten und Pösselten, d. h. Ansiedlungen, auch von Zwangsarbeitern und Verbannten.

Im dem Alexandrowskischen Bezirke, der u. a. die Täler der Duika und des Artaf umfaßt und im allgemeinen den ganzen westlichen Küstenstrich bis zu der Rajassi bildet, liegen 37 Posten und Ansiedlungen. Im Tymowskischen Bezirke, die Täler des Tym und des Boronai umfassend, zählt man 28 Posten und Ansiedlungen, im Korssatowskischen, d. h. dem südlichsten Teile der Insel, dessen Nordgrenze etwa durch den Nagassi und den Parallel des Raps Terpenija gebildet wird, 68 solcher Wohnplätze.

Außerdem enthält die Insel sieben Gefängnisse, in denen die schweren Verbrecher untergebracht sind, die, wie wir sehen werden, einen sehr großen Teil der Bevölkerung bilden, der derselben einen charakteristischen Typus verleiht. Es sind dies die Gefängnisse von Dus und Alexandrowsk im gleichnamigen Bezirke, von Rykowsk, Onorsk, Derbinsk und Malo-Tymowsk im Tymowskischen, sowie von Korssatowsk im gleichnamigen Bezirke.

Im allgemeinen machen alle diese Niederlassungen einen sehr unbedeutenden Eindruck, der noch durch den Umstand, daß die Mehrzahl ihrer Bewohner Sträflinge oder gezwungene Ansiedler sind, etwas Düsteres erhält.

Von den Posten ist Alexandrowsk Sitz der Verwaltung. Es enthält einige, wenn auch ungenügende Hafenanlagen, Dienstgebäude, u. a. ein Haus des

Gouverneurs, eine Dampfmühle, ein Dampfwert für die Verarbeitung des Holzes und ist mit den Kohlenruben durch einen freilich wenig benutzten Schienenstrang verbunden, da der Verkehr auf der wenige Kilometer langen Strecke vorzugsweise durch die Sträflinge mit ihren Handwagen vermittelt wird. Alexandrowsk zeichnet sich durch eine Anzahl massiver Baulichkeiten aus, während die meisten Orte nur aus Blockhäusern bestehen.

Duë (auch Dui) scheint auch heute noch der bedeutendste Ort der Insel zu sein. Es liegt etwa sechs Kilometer von der Mündung der Duika (oder Alexandrowska) entfernt und ist der Mittelpunkt der ausgedehnten Kohlenwerke der Gesellschaft „Sachalin“.

Die russischen Ansiedlungen sind ganz unbedeutend, es werden in ihnen die Sträflinge, die ihre Strafzeit in den Gefängnissen verbüßt haben, und die von vornherein zur Zwangsansiedlung bestimmten Verbrecher angesiedelt. In ihnen leben die meist aus Kindern dieser Deportierten hervorgehenden freien Bauern. Obwohl in der ersten Anlage der größeren dieser Ansiedlungen wie Rykowo, Derbinskoje, soweit es möglich, auf Regelmäßigkeit und Sauberkeit Wert gelegt wird, so gewähren sie doch selten einen freundlichen Eindruck. Die wenigen Blockhäuser sind roh gezimmert und im Innern armselig ausgestattet. In der Mitte eines solchen Ortes liegt in der Regel ein Verpflegungsmagazin, um für den Fall der Mißernte die Bewohner mit den notwendigsten Lebensbedürfnissen zu versorgen, ein Haus für den Aufseher und die durchreisenden Beamten oder mit einem Regierungspafß versehenen Personen, eine Kaserne für das Wachkommando und Unterbringungsräume für die nicht frei Angesiedelten sowie Häuser für die Familien, die ihren deportierten, aber noch nicht aus der Haft entlassenen Ernährern gefolgt sind.

Zu einem erträglichen Wohlstande bringen es diese Ansiedler nur selten, schon weil, wie bei Schilderung der Bevölkerung näher ausgeführt werden wird, die Urbarmachung des ihnen überwiesenen Landes, auch bei den vorhandenen Arbeitsgeräten, unendlich schwierig ist.

Die Gefängnisse umschließen einen nicht unbedeutenden Bruchteil der russischen Bewohner Sachalins. Es sind Kasernen, die, mit einem hohen Pfahlzaun umgeben, auf ausgerodeten Plätzen des Urwaldes, der Taiga, liegen. Ihre Umgebung besteht fast nur aus regellos umherliegenden Stämmen, zwischen denen zuweilen einige kleine Gemüsegärten angelegt sind, und den Wachgebäuden der Kommandos.

Im Innern sind die Kasernen der Strafgefangenen in einzelne große Kammern geteilt, in welchen auf den an den Wänden stehenden Pritschen 15 bis 20 Kettengefangene ihr elendes Lager finden. Welche Elemente diese Gefängnisse bergen und von welchem seelisch und körperlich schwächenden Einfluß der Aufenthalt in ihnen ist, darüber berichten viele und zuverlässige Schilderungen. Wir verzichten an dieser Stelle auf ein näheres Eingehen hierauf.

Die Wohnplätze der Eingeborenen.

Sie sind zum dauernden, ja sogar zu einem meist ganz vorübergehenden Aufenthalt für Europäer wie auch für die auf höherer Kulturstufe stehenden Asiaten völlig ungeeignet und ganz unbedeutend. Meist bestehen sie nur aus wenigen

Jurten. Ein solcher Jurt wird von einem Holzgestell gebildet, etwa in Manneshöhe, der mit einem dichten Dach aus Fichtenrinde überdeckt ist. Er ist in zwei Abteilungen geteilt, in einen Vor- und einen Wohnraum. Mitten im Wohnraum befindet sich der Herd, der etwa den vierten Teil des ganzen Raumes einnimmt. Um diesen sind Bänke gestellt, die den Sitz- und Schlafplatz der Bewohner bilden. Bei windstillem Wetter zieht der Rauch durch eine Öffnung im Dache ab. Sonst erfüllt der Rauch das ganze Innere der Hütte und erschwert den Aufenthalt in derselben in hohem Maße. Die Augenkrankheiten der Eingeborenen sind ein Beweis hierfür. Über dem Herde hängt ein Kessel, in dem aber mehr Mahlzeiten für die unentbehrlichen Haus- und Zugtiere des Eingeborenen, die Hunde, als für die Menschen selbst gekocht werden. Denn die gewöhnliche Speise der Gillsäken ist die rohe Fischkost. Die Umgebungen der Jurte sind daher auch bedeckt mit Massen fortgeworfener Speisereste. Da, wo die Fische gereinigt und getrocknet werden, liegen viele faulende Fischeingeweide umher, und an solchen Stellen sammeln sich ganze Scharen von Fliegen, die in die Inkola, so nennt man den getrockneten, zum Essen zubereiteten Fisch, ihre Eier legen, aus denen sich unzählige Maden entwickeln.

Außer den oben beschriebenen Jurten — Sommerjurten im engen Sinne — haben die Eingeborenen auch Winterjurten, die in die Erde eingegraben sind und nur mit dem Dache hervorragen. Während die ersteren in der Nähe der Gewässer liegen, die durch den Fischfang ihren Bewohnern die Nahrung bieten, werden die Winterjurten möglichst weit von dem in der Regel sumpfigen und Überschwemmungen ausgesetzten Tale angelegt.

Kultiviertes Land findet sich daher auch nicht in der Nähe der Jurte. Der Eingeborene gewinnt mühelos in guten Jahren oft in einer Nacht 200 bis 300 seiner Lieblingsfische, der Gorklauschen, von denen jeder im Durchschnitt 3 bis 4 Pfund schwer ist.

Die Bevölkerung.

Die Bevölkerung spielt in der militär-politischen Beurteilung der Lage der Insel eine um so größere Rolle, als die Verteidigung der Insel sich wesentlich auf diese, soweit sie russisch ist, stützen muß. Die einheimische, eingeborene Bevölkerung ist von keiner irgendwie entscheidenden Bedeutung, dagegen hat das japanische Element auf Handel und Gewerbe einen sehr maßgebenden Einfluß, so gering auch die Zahl der sich dauernd auf der Insel aufhaltenden Vertreter dieses Volkes ist.

Die Zahl der Bevölkerung ist seit dem Jahre 1890 in beständiger Zunahme, freilich im wesentlichen nur durch die in ihrem Werte zweifelhafte Vermehrung durch Zwangsansiedler und Sträflinge der Gefängnisse. Im oben genannten Jahre betrug sie etwa 20 000 Köpfe, im Jahre 1895 zählte man bereits 25 000, 1900 soll die Bevölkerung bereits bis auf 38 251 Personen beiderlei Geschlechts gestiegen sein.

Genauere statistische Daten liegen uns vom Jahre 1897 vor, aus denen sie auf Grund der ersten systematisch vorgenommenen Volkszählung nur 28 113 Personen beiderlei Geschlechts betrug. Die für 1900 angegebene Stärke der Einwohnerzahl scheint also zweifelhaft, jedenfalls ist die Differenz nur zu erklären neben Fehlern in der Zusammenstellung durch Zurechnung vorübergehend Anwesender.

Sachalin gehört zu den am geringsten bevölkerten Gegenden Rußlands, da auf 100 qkm nur etwa 40 Einwohner kommen. Verhältnismäßig am dichtesten ist die Bevölkerung in dem Bezirk von Korschatowst, wo das Klima am mildesten und die Berührung mit der See am größten ist. Von den Bewohnern der Insel kamen im Jahre 1897 11 199 auf den räumlich größten Bezirk von Alexandrowst, 8359 auf den Tymowskischen Bezirk und 8555 auf den von Korschatowst.

Eigenartige Verhältnisse ergeben sich durch die Zusammensetzung der Bevölkerung, deren geringerer Teil aus Eingeborenen, der größere aus eingewanderten Russen, d. h. Zwangsansiedlern und Sträflingen, besteht, von welcher Kategorie ein Teil nach Verbüßung der Strafzeit auf der Insel verbleibt. Hiermit hängt es auch zusammen, daß die Zahl der in einer wirtschaftlichen Gemeinschaft lebenden Familienmitglieder sich auf Sachalin durchschnittlich nur auf vier, in den städtischen Ansiedlungen sogar nur auf zwei stellt.

Des Lesens und Schreibens kundig (Gramotnuje) waren von der männlichen Bevölkerung mehr als 30 Prozent, von der weiblichen 13 Prozent, und zwar nur unter den Kindern, d. h. den Altersklassen von 10 bis 19 Jahren, die in den Gefängnisschulen unterrichtet waren.

Die eingeborene Bevölkerung.

Die eingeborene Bevölkerung besteht aus Giljaken, Drottschenen, Ainos, Tungusen und Jakuten. Bei der Zerstretheit ihrer meist nomadischen Wohnplätze ist eine genaue Zählung derselben erschwert, wenn nicht unmöglich. Am zahlreichsten ist der Stamm der Giljaken, die man auf etwa 1980 schätzt, dann folgen die Ainos mit 1300 bis 1400 Köpfen, während die Drottschenen nur 700 bis 800, die Tungusen nur etwa 150, die Jakuten noch nicht 20 Köpfe zählen. Bei allen diesen Stämmen überwiegt das männliche Geschlecht.

Die Eingeborenen sind nur zum geringen Teile Christen, wenn sich auch eine größere Zahl äußerlich zur griechisch-orthodoxen Kirche bekennen mag. Die Jakuten und Tungusen kamen seit den sechziger Jahren vom Festlande, vorzugsweise aus dem Udster Bezirk des Küstengebietes (Primorskaja Oblastj); sie sind meist Pelzjäger, die ihren Erwerb vorteilhaft auf der Insel gewinnen können. Sie bezahlen auf alle Jahre ihre Abgaben als „Jassat“ in Gestalt eines Teils ihrer Jagdbeute in Nikolajewsk am Amur. Die anderen Stämme zahlen dem Staate gar keine Steuern. Die Eingeborenen leben in Jurten und ernähren sich meist von Fischfang, teilweise von Jagd. Zum Kriegsdienst werden sie schon wegen ihrer geringen Geeignetheit nicht herangezogen. Infolge der ungünstigen Lebensbedingungen und der Berührung mit den Schattenseiten der Kultur geht ihre Zahl stetig zurück.

Die Russen und die aus dem europäischen Rußland stammende Bevölkerung anderer Nationalitäten.

Sie bilden den weitaus größeren Teil der Bevölkerung der Insel. Unter ihnen sind auch die meisten nicht auf der Insel geboren, sondern unfreiwillig*) zugezogen. Unter den so Eingewanderten überwiegt das großrussische Element mit

*) Zählung 1897.

15 807 Personen, dann folgen die Kleinrussen mit 2368 Personen, die Polen mit 1636, die Tataren mit 1523 Köpfen; der Rest verteilt sich auf andere Nationalitäten russischer Untertanenschaft, wie Deutsche, Esthen, Letten usw.

Die Zahl der Deportierten schwankt natürlich in den einzelnen Jahren sehr daher auch die der Gesamtbevölkerung. Im Jahre 1897 waren 13 479 Deportierte auf der Insel, von denen 4979 Zwangsarbeiter, Sträflinge, 6934 Zwangsansiedler und 1566 aus Zwangsarbeitern nach Beendigung der Strafzeit zu Ansiedlern geworden.

Für das Jahr 1898 liegt eine eingehende Statistik der Deportierten und der aus ihnen früher hervorgegangenen Ansiedler sowie der Frauen und Kinder vor. Hiernach gab es außer den Zwangsansiedlern 5427 männliche und 725 weibliche Mitglieder einer bäuerlichen Bevölkerung auf der Insel, die aus Deportierten hervorgegangen waren, sich aber noch nicht im Besitze aller bürgerlichen Ehrenrechte befanden. Diese besitzende Familienmitglieder von Verbrechern waren über 1300 vorhanden, die Zahl der Kinder betrug 5460 und die der aus ihnen hervorgegangenen freien Bauern 339 einschließlich 96 Mitglieder weiblichen Geschlechts und die der Kinder der letzteren 80.

Was die Berufsstatistik betrifft, so beschäftigten sich mit dem Ackerbau nur 4948 männliche Personen, 1435 mit Fischfang und Jagd, 1350 gehörten der Armee an, 1208 befanden sich im Dienste von Privatpersonen, der Rest verteilt sich auf Staatsdienst, Schneidergewerbe, Bau- und Bergarbeiten usw.

Anscheinend hat man aus allen Klassen dieser russischen Untertanen, entsprechend den Maßnahmen in den festländischen Teilen des Amurgebiets, Freiwillige Druschinen gebildet. Wenn man sich aber den Zustand der seelisch und körperlich durch den oft langjährigen Aufenthalt in der Gefangenschaft noch mehr herabgesunkenen Verbrecher vergegenwärtigt, so erscheint es zweifelhaft, ob sie auch bei der zeitweisen Wiedererlangung ihrer Freiheit eine Truppe bilden können, die sich mit Erfolg einer japanischen Landung gegenüber verwenden lassen würde.

Die Zahl der Ausländer, welche als Geschäftsleute, Ingenieure, Handwerker usw. auf der Insel leben, meist Amerikaner, Chinesen, Engländer und Japaner — letztere in verhältnismäßig größerer Zahl als Verwalter von Fischereiplätzen, Kaufleute und Fischer — ist nicht bedeutend.

Schluss.

Die Frage liegt nahe, wie sich das Schicksal Sachalins bei einem Angriff der Japaner gestalten wird. Man wird wohl nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß die von jeder Unterstützung aus dem Küstengebiet abgeschnittene, an Lebensmitteln notleidende schwache Besatzung, die zudem großenteils aus militärisch zweifelhaften Elementen besteht, bei einem Angriffe eines stärkeren japanischen, von der Marine unterstützten Landungsforps keinen nachhaltigen Widerstand leisten kann. Bei der Unzugänglichkeit des mit Wald bedeckten gebirgigen Inneren der Insel würde ein Guerillakrieg unter entschlossenen Führern nicht zur Unmöglichkeit gehören. An einen solchen werden aber die nur zwangsweise auf dem ungestaltlichen Eiland zurückgehaltenen Sträflinge und Zwangsansiedler kaum denken. Sie werden vermutlich im Gegen-

teil sehr zufrieden sein, wenn sie durch die Gefangennahme seitens der Japaner ihre Freiheit wiedergewinnen.

Es erscheint aber andererseits wahrscheinlich, daß Japan seine Streitkräfte nicht durch eine Unternehmung gegen die Insel schwächen wird, ehe nicht die russische Flotte niedergelämpft, jede Besorgnis vor einem erneuten Eingreifen der mandchurischen Armee geschwunden und Wladiwostok in die Hände der Japaner gefallen ist.

Wie pessimistisch weite Kreise Rußlands die Lage Sachalins ansehen, beweisen die Stimmen, welche in der Presse laut werden.

So schreibt der „Syn Otetschestwa“ mit schmerzlicher Ironie: „Sachalin erwartet augenblicklich den Feind. Im Januar sind die Frauen und Kinder der privilegierten Beamten von Südsachalin mit einem Dampfer nach Wladiwostok gebracht worden; von Nordfachalin sind viele über das Eis nach Nikolajewsk gefahren. An Waren (Zucker, Weizenmehl, Petroleum) ist wenig vorhanden, mit Spiritus, Salzfleisch und Schwarzbrot ist man jedoch versorgt. Aus den Ansiedlern und Zwangsarbeitern sind Druschinen gebildet. Im Korssakowskij Post hat man neun Kanonen. Bei einem feindlichen Einfall wird man sich jedoch zu dem 30 Werst nördlich gelegenen Dorfe Wladimirka (Wladimirowka?) zurückziehen müssen (?!). — Für die Japaner ist es von Wichtigkeit, die Insel schon Ende März (alten Stils) zu besetzen. Ungefähr am 15. März wird die Keede von Korssakowskij Post eisfrei und am 1. April beginnt der reiche Heringsfang, von dem die Japaner im vorigen Jahre nichts gehabt haben, was in ihrem Lande schwer empfunden ist.

Ohne Zweifel werden die Japaner für die Verwertung der natürlichen Reichtümer Sachalins Sorge tragen. . . Die Rolle der Insel, als Ort der sittlichen Aufbesserung willenstranker Menschen zu dienen, ist ausgespielt. Wohin werden nun die Japaner die »Druschinniki« (Wehrleute) evaluieren? Auf der Insel werden sie dies unruhige Element schwerlich lassen und gefangen nehmen werden sie es auch nicht. . . Werden sie nicht diese hungrige Masse auf dem Festlande in der Nähe von Wladiwostok aussetzen? Welchen Verdienst werden dort diese Leute haben, die jeglicher Existenzmittel beraubt sind? Wovon sollen sie sich ernähren, wo sollen sie wohnen?“ —

Die Zukunft wird auf alle diese Fragen Antwort geben, deren Bedeutung wir oben charakterisierten.

Gelingt es Japan, den Sieg an seine Flagge und seine Fahnen weiter zu fesseln, dürfte Sachalin eine nicht unwichtige Rolle beim endlichen Frieden spielen. In diesem Sinne schrieben wir diese kurze Schilderung der Insel nieder, dieser so eigenartigen Kolonie Rußlands, die erst in neuester Zeit für weitere Kreise Interesse gewonnen hat.



Der Stand der Seeverteidigung Indochinas.

Der russisch-japanische Krieg hat, wie bekannt, in Frankreich Besorgnisse wegen der Sicherheit seines großen Kolonialbesitzes in Hinterindien hervorgerufen. Ein dem japanischen General Rodama, früheren Gouverneur von Formosa, zugeschriebener Angriffsplan Japans auf Tongking und Cochinchina hat die Besorgnisse nicht gerade herabgemindert. Die Frage der Verteidigung Indochinas erscheint der Regierung so wichtig, daß der Kolonialminister, sein Vorgänger, der früher Generalgouverneur der Kolonie war, General Boyron, der frühere Truppenbefehlshaber dort, mit einem Stabe von Fachleuten sich demnächst zu ihrer Prüfung an Ort und Stelle begeben werden. Ob die Marine hierbei vertreten sein wird, ist nicht ersichtlich, doch ist anzunehmen, daß der Kommandant der Lokalstation und der Chef des Geschwaders des äußersten Ostens hinzugezogen werden. Die Maßnahmen für die Seeverteidigung der 2500 km langen Küste Indochinas scheinen im französischen Marineministerium schon über den Zustand der Erwägung herausgerückt zu sein, denn Minister Thomson erklärte kürzlich in der Kammer auf eine Anregung, eine Marinekommission zur Prüfung der Frage dorthin zu senden: „Ich halte es für nötiger, eine Entscheidung zu treffen, als eine Kommission zu entsenden. Diese Entscheidung in kürzester Zeit zu treffen, bin ich bereit, sobald ich mir die erforderlichen Grundlagen verschafft habe.“

Eine dieser Grundlagen dürfte auch der Bericht sein, den der Abgeordnete Deloncle dem außerparlamentarischen Marine-Untersuchungsausschusse als Ergebnis seiner im Jahre 1904 im Auftrage des Ausschusses an Ort und Stelle gemachten Erhebungen über den Stand der Verteidigung Indochinas unterbreitet hat. Über den Stand der Seeverteidigung hat der Abgeordnete in der Kammer gelegentlich der Beratung des Marinehaushalts für das Jahr 1905 ausführliche Mitteilungen gemacht, die der nachfolgenden Darstellung zugrunde gelegt sind.

Der vorerwähnte schriftliche Bericht kommt zu dem aus dem russisch-japanischen Kriege sich ergebenden Schlusse, daß die Verteidigung Indochinas in erster Linie eine Seemachtfrage ist, da ein Krieg zwischen zwei durch die See getrennten Mächten auf der See zum Austrag kommt.

Wird der Kolonie mit Kriegsausbruch die Verbindung mit der Heimat abgeschnitten, so würde sie sich nicht lange halten können, dagegen müßte ein feindlicher Angriff scheitern, wenn Frankreich die See beherrscht.

Sind nun in den ostasiatischen Gewässern genügende Seestreitkräfte vorhanden, um Frankreich die Seeherrschaft zu sichern?

1. Das Geschwader des äußersten Ostens.

Die erste Division besteht aus drei ziemlich gleichartigen neuen Panzerkreuzern, die eine etwaige Blockade brechen und Handstreich gegen die feindlichen Seestreitkräfte und die Truppentransportschiffe unternehmen können.

Die zweite Division bilden drei geschützte Kreuzer, von denen nur einer sehr schnell ist; sie müßte sich auf den Kapertkrieg und das Abfangen feindlicher Zufuhren beschränken.

Zur Reservedivision gehören das veraltete Linienschiff „Redoubtable“ mit 70 Mann zeitiger Besatzung, die bestenfalls auf 400 Köpfe im Kriegsfall gebracht werden kann, gegen die etatsmäßige Zahl von 610, da die einheimischen Seedienstpflichtigen, die man einziehen könnte, nur 306 Mann betragen. Dies Schiff kann also ernstlich nicht in Frage kommen, eher schon die beiden alten Kanonenboote „Styx“ und „Achéron“.

Die übrigen Fahrzeuge sind veraltete Kanonenboote für den lokalen Dienst, aber ohne jeden Gefechtswert. Ihr Personal würde weit zweckmäßiger auf Torpedofahrzeugen verwandt. „Surprise“, „Décidée“, „Aspic“, „Comète“, „Kersaint“, „Argus“, „Vigilante“, „Odry“, „Bayard“, „Lion“, „Bengali“, „Alouette“, „Vipère“, „Européen“, das alte Panzerschiff „Bauban“ nehmen sich in der Flottenliste gut aus, sind aber alles kriegsunbrauchbare Schiffe, von denen die meisten am besten sofort aus den Listen zu streichen wären, einige noch als Hulk oder Lotsenfahrzeuge verwendet werden könnten. Man würde bei diesem Vorgehen nicht nur die bedeutenden Unterhaltungskosten sparen, sondern auch noch 585 Mann für die bewegliche Verteidigung und die Panzerkanonenboote verfügbar machen.

Das für den Europäer, namentlich auf den kleinen Fahrzeugen, durchaus unzuträgliche Klima macht ein Viertel der Besatzungen ständig dienstunfähig. Es ist daher geboten, die Eingeborenen zum Dienste auf der Flotte heranzuziehen, indem man den Fischerdörfern die Bestellung der nötigen Seeleute und Fischer aufgibt.

2. Der Stützpunkt Saigon.

Saigon liegt im südlichen Teile Indochinas vorzüglich in der Mitte eines Flußnetzes, weit genug von der Küste, um gegen Beschießung von See geschützt zu sein, und geeignet, von dort aus die Flußmündung zu verteidigen. Die Werft hat leßtlin den Kreuzer „Chateaurenault“ ausgebeffert, aber es fehlt ihr doch noch zu viel, um allen Anforderungen in einem Kriege gewachsen zu sein. Die heimischen Werften schieben mit Vorliebe dorthin veraltetete Arbeitsmaschinen und Material ab, es dauert oft Jahre, bis Ersatzstücke aus der Heimat eintreffen. Es sind dort auch mehrere Torpedoboote gebaut worden, deren Preis infolge der niedrigeren Arbeitslöhne geringer ist, als zu Hause bei kürzerer Bauzeit. Es werden 1800 Eingeborene unter 26 europäischen Werkmeistern beschäftigt.

Zwei Trockendocks sind vorhanden, eins von 50 m Länge und 10 m Breite für kleine Fahrzeuge, das andere von 150 m und 28 m kann die zur Zeit in Ostasien befindlichen französischen Kriegsschiffe aufnehmen. Der Minister hat den Bau eines dritten Docks von 200 m oder 250 m Länge und die Beteiligung der Marine am Bau eines von der Kolonialregierung geplanten Schwimmdocks in Aussicht gestellt, das in erster Linie für die Rauffahrtei bestimmt, auch die Kreuzer docken könnte.

Die Vorräte sind in genügender Zahl bemessen, die Schuppen sind aber für den Kriegsbedarf zu klein, auch dauert die Ergänzung aus der Heimat zu lange.

Die Kohlenvorräte sind unzulänglich. Eine einmalige Beladung sämtlicher Schiffe in Ostasien beansprucht 10 620 Tonnen, davon 140 Tonnen Torpedobootskohle. Das Marineministerium bestimmte am 16. Juni 1893 die Höhe des Reservebestandes auf 8000 Tonnen, am 9. Dezember 1896 auf 9000 Tonnen, am 11. Januar 1898

wiederum als Mindestzahl 8000 Tonnen, als Höchstzahl 11 000 Tonnen. Vor Ausbruch des russisch-japanischen Krieges, am 1. Februar 1904, waren 8523 Tonnen vorhanden, die am 1. März auf 7685 Tonnen gesunken waren. Durch freihändigen Ankauf in Saigon von 15 000 Tonnen und Herausendungen aus der Heimat stieg der Vorrat auf 39 621 Tonnen, fiel aber, da er nicht weiter ergänzt wurde, bis zum 1. August auf 36 812 Tonnen, die im Kriegsfall nicht ausreichen würden, da sie nur eine dreimalige Vunterfüllung ausmachen.

Nach der Angabe des Marineministers ist der augenblickliche Kohlenvorrat in Saigon größer, als der Generalstab der Marine fordert, außerdem sind zur Ergänzung Verträge mit den Minen von Hong-hai abgeschlossen.

Der Lebensmittelvorrat reicht für den Frieden aus, im Kriege müßte man auf die örtlichen Quellen zurückgreifen.

An Munition für die Schiffsartillerie ist nur eine halbe Ausrüstung vorhanden.

Die Werft verfügt über einen Fahrzeugpark von einem Schleppdampfer von 300 Pferdestärken, einem Dampfboob von 16 m, zwei von 13 m Länge, vier Brähmen zu 100 Tonnen, sechs zu 50 Tonnen, einem Wasserfahrzeug für 80 Tonnen Wasser.

3. Die bewegliche Verteidigung.

Indochina hat eine Küstenlänge von 2500 km von Krat im Golf von Siam bis Tienlen im Busen von Tongking. Nach einer Bestimmung aus dem Jahre 1902 sollten zwölf Kreuzer die Küste gegen Landungsversuche decken, erst sechs sind draußen. Der beweglichen Verteidigung fällt also ein großer Teil des Küstenschutzes zu. Im Juli 1904 hat das beratende Komitee für die Verteidigung der Kolonien die sofortige Aufnahme von Untersuchungen darüber vorgeschlagen, ob es nicht möglich sei, Indochina mit Unterseebooten auszustatten.

Die bewegliche Verteidigung besteht zur Zeit aus dem stets ausbesserungsbedürftigen früheren chinesischen Torpedobootsjäger „Takou“, zehn Torpedobooten 1. Klasse für die äußere, einem Torpedoboot 1. Klasse und acht Torpedovedetten für die Verteidigung der Flußläufe. Die eigentlich für Saigon bestimmten, im Herbst nach Indochina hinausgesandten sechs Torpedobootsjäger sind dem Geschwader des äußersten Ostens angegliedert und kommen daher für die Küstenverteidigung nicht in Betracht.

Die beiden Unterwasserboote „Lynx“ und „Protée“, die der „Foudre“ hinausbrachte, haben schon im Saigonfluß Tauch- und Fahrübungen während der 3 Stunden im Gezeitenlauf, wo das Wasser von Verunreinigungen frei ist, gemacht und dabei alle früher geäußerten Befürchtungen wegen ihrer Brauchbarkeit in dem Brakwasser und dem starken Strom widerlegt. Dagegen fehlt es den Torpedobootskommandanten noch gänzlich an Küstentkenntnis, da sich mangels eines sicheren Stützpunktes, außer bei Kap St. Jacques, ihre Fahrten noch nicht über die Flußmündung hinaus erstreckt haben.

Der von der Marine gewählte weitere Stützpunkt Nach Dua, einer der Mündungsarme des Coirap, der auch für die Unterseeboote wegen seines klaren Wassers geeignet ist, ist, trotzdem die Gelder bereits angewiesen sind, noch nicht in Angriff genommen worden, da sich Meinungsverschiedenheiten über seine Verteidigung

zwischen der Kolonialartillerie und der Marine ergeben haben. Nach dem Budgetberichte des Senators Cuvinot ist der Plan für den Torpedobootstützpunkt jetzt aufgestellt, das erforderliche Gelände ist von der Kolonie der Marine zur Verfügung gestellt worden, demnächst wird die Errichtung der Baulichkeiten zur Verdingung ausgeschrieben werden, so daß im Jahre 1905 die Anlage zum mindesten weit fortgeschritten, wenn nicht fertig sein wird.

Das Personal der beweglichen Verteidigung besteht aus 274 Köpfen, darunter 67 Eingeborene, davon sind durchgängig 10 Prozent nicht dienstfähig, zeitweilig sogar 25 Prozent.

Tongking ist noch ganz ohne bewegliche Verteidigung, wenn man von den urvorweltlichen Kanonenbooten „Henri Rivière“ und „Jaquin“ absieht. Im August 1904 ist endlich im Golf von Tongking als Stützpunkt der beweglichen Verteidigung Songay, östlich von der Mündung des Chaï Bhin in der Nähe von Kohlengruben gelegen, gewählt worden. In Haiphong, an der Mündung des Chaï Bhin, ist eine kleine Marinewerkstatt für die Flußkanonenboote, eine 43 m lange Aufschlepphelling und der kaum noch schwimmfähige Hull „Adour“ vorhanden.

4. Die feste unterseeische Verteidigung.

Wie noch kürzlich der Marinekommandant in Saigon dem Geschwaderchef berichtete, hat das Arsenal von Saigon weder die erforderlichen Minen noch das zum Auslegen nötige schwimmende Material. Saigon müßte schwimmendes Material vom Typ „Titan“, „Chameau“ (Minendampfer) zum schnellen Auslegen und Aufnehmen der Sperre haben. Zur Zeit erfordert das Auslegen der Minensperren vom Ausbruch der Mobilmachung an 2 Monate, und damit ist noch nicht einmal das Delta gegen das Eindringen feindlicher Schiffe, deren Größe das Fahrwasser des Soirap keine Grenzen setzt, gesichert. In Tongking fehlt jede unterseeische Verteidigung.

5. Regelung der Kommandoverhältnisse.

Die gesamte Seeverteidigung Indochinas ist dem Chef des Geschwaders des äußersten Ostens unterstellt, durch den alle Berichte und Anfragen des Marinekommandanten an den Minister gehen, ohne daß er in den meisten Fällen imstande ist, Stellung dazu zu nehmen, da er sich meist in China oder Japan befindet.

Im Kriege tritt die bewegliche Verteidigung unter den Befehl des für die Landesverteidigung verantwortlichen Generalgouverneurs von Indochina, der im Frieden nichts mit den Seestreitkräften zu tun hat. Sein dienstlicher Verkehr mit den Marinekommandanten geht durch den Geschwaderchef, auch wenn dieser wer weiß wo ist. Das gleiche gilt für den dienstlichen Verkehr der Marinekommandanten von Saigon und Tongking miteinander, obwohl sie durch den Telegraphen verbunden sind und Briefe nur 4 Tage gebrauchen. Der Verteidigungsrat der Kolonie hat die Aufhebung der Unterstellung der örtlichen Seeverteidigung unter den Geschwaderchef beantragt, und dieser hat den Antrag befürwortet.

Der Marineminister Thomson ist auf einige der von Herrn Deloncle entwickelten Ansichten für die Verstärkung der Seeverteidigung Indochinas eingegangen.

Das Geschwader des äußersten Ostens darf man nicht als ausschließlich für die Verteidigung Indochinas bestimmt ansehen, es hat eine andere Rolle, im gegebenen Augen-

blick muß es den Krieg in die Ferne tragen, es kann berufen werden, den Feind in seinen eigenen Gewässern anzugreifen. Der Minister will dem oberen Marinemat die Beantwortung der Frage nach Zusammensetzung dieses Geschwaders aufgeben.

Die Seeverteidigung Indochinas im eigentlichen Sinne umfaßt nur Torpedobootsjäger, Torpedo- und Unterseeboote; zur Zeit werden zwei Stützpunkte bei Kap St. Jacques, an der Ostseite der Mündung des Saigonflusses, für Kocinchina und in Port Courbet, in der Bucht von Along, dem nördlich des vorerwähnten Hongay sich erstreckenden Wasserbecken, für Tongking angelegt. Nach Port Courbet soll auch der alte Panzer „Bauban“ gelegt werden, der dort noch nützlich verwendet werden kann. Der vorerwähnte Bericht Cubinots sagt darüber, daß man noch mit Untersuchungen über die Wahl der Örtlichkeit beschäftigt ist und daß daher die im Jahre 1905 dort vorzunehmenden Arbeiten vom Abschluß dieser Untersuchungen abhängen. Für die Anlage ist inzwischen nach Mitteilung des Marineministers ein Plan eingegangen, dessen Ausführung auf 1120000 Mark berechnet ist. Wenn er auch nicht ganz den Forderungen entspricht und die Kosten den Ansatz überschreiten, so wird er doch ernstlich in Erwägung gezogen werden.

Später können diese beiden Hauptstützpunkte der beweglichen Verteidigung noch durch eine Anzahl von Zwischenpunkten verbunden werden, aber zur Zeit drängt der Ausbau jener, der mit aller Anstrengung durchgeführt werden wird.

Für die Werft von Saigon waren 1901 in dem Gesetz über die Ausstattung der Kriegshäfen und Stützpunkte nur 2400000 Mark ausgeworfen, die aber auch aus verschiedenen Ursachen noch nicht haben verbraucht werden können. Es sind bisher nur 600000 Mark verwendet, für das laufende Jahr sind 320000 Mark vorgesehen. Das genügt nicht, und in Zukunft müssen viel beträchtlichere Summen für die Werkstätten ausgeworfen werden.

Der „Sully“ wird jedenfalls im Dock eingedockt und ausgebeffert werden können, wenn seine Bergung gelingt. Den Bau eines größeren Docks hält der Minister für nötig und will sich ihm widmen, desgleichen der Beteiligung der Marine am Bau des Kolonial-Schwimmdocks näher treten.

Die Angaben des Abgeordneten Deloncle über den Stand der Seeverteidigung Indochinas hat der Minister nicht weiter beanstandet, so daß sie als zutreffend anzusehen sind. Es ergibt sich also, daß die Seeverteidigung Indochinas noch weit davon entfernt ist, einem tatkräftigen Feinde, der mit überlegener Flotte das französische Geschwader des äußersten Ostens matt setzt, die Landung größerer Streitkräfte zu verwehren, während die Landstreitkräfte Indochinas kaum ausreichen werden, einem mit entsprechender Stärke gelandeten Feinde die Eroberung der Kolonie streitig zu machen.

Inzwischen hat der Unterausschuß für Kolonialverteidigung des außerparlamentarischen Marine-Untersuchungsausschusses am 15. April den vorerwähnten Bericht des Abgeordneten Deloncle über die Verteidigung Indochinas geprüft und einstimmig folgende Entschließung angenommen:

Der Unterausschuß billigt im ganzen einstimmig die verschiedenen Schlüsse des Berichtes des Herrn Deloncle und macht sich insonderheit folgende zu eigen:

1. Indochina muß schon im Frieden in den Stand gesetzt werden, daß es, ohne schwach zu werden, von der Kriegserklärung ab dem Ansturme des Feindes standhalten

kann, bis eine Flotte aus Frankreich auf dem Kriegsschauplatz eintrifft, um gegebenenfalls die Seeherrschaft wieder zu erringen und den Feind zurückzuwerfen.

Die Verteidigungsmittel müssen im richtigen Verhältnisse zu der Zeit stehen, die die heimische Seestreitmacht zur Mobilmachung und zur Zurücklegung des Weges zum Kriegstheater braucht.

Zur Erreichung dieses Ergebnisses ist in erster Linie nötig:

a) In der Heimat einen Operationsplan zwischen dem Kolonial-, Kriegs- und Marineministerium zu vereinbaren. Dieser Plan muß im Oberen Räte der Landesverteidigung durch Abordnungen der Oberen Räte des Heeres und der Flotte und des beratenden Komitees der Kolonialverteidigung durchberaten werden;

b) In der Kolonie selbst muß die Einheitlichkeit der Verteidigung dadurch gesichert werden, daß die hierzu erforderlichen Land- und Seestreitkräfte dem Gouverneur unterstellt werden;

c) Die Dienstzweige der Marine in Indochina müssen geordnet und die Befehlsverhältnisse geregelt werden.

2. Da die Verteidigung Indochinas in der Hauptsache eine seestrategische Frage ist, so erscheint es angebracht:

a) Alle Mittel für die Sicherung der Verteidigung der Flottenstützpunkte Saigon—Kap St. Jacques und Haiphong—Bucht von Along zu verwenden.

b) Aus der Reservedivision alle in Dienst befindlichen alten Schiffe auszuscheiden, die ohne jeden militärischen Wert sind; die insolgedessen freiverdenden Mittel und Personen für die Instandhaltung kriegsbrauchbarer Schiffe, namentlich für die bewegliche Verteidigung, zu verwenden;

c) Die Rekrutierung von Eingeborenen zu regeln, indem:

α) Für die Marine eine ähnliche Rekrutierung wie für die kolonialen Landstreitkräfte geschaffen wird;

β) aushilfsweise Freiwillige zugelassen werden;

γ) die Höchstdienstzeit zur Erlangung der Pension auf 15 Jahre festgesetzt wird;

δ) der Sold erhöht wird;

ε) Reserven ähnlich wie für die Landtruppen der Kolonie aufgestellt werden;

ζ) in Indochina Schulen für Sonderausbildung und den cadre de maistrance (Deck- und Unteroffiziere) eingerichtet werden;

d) Auf die Einrichtung eines Stützpunktes zweiter Ordnung in Hongay zu verzichten und dort einen Torpedobootstützpunkt zu gründen;

e) Der geplanten Selbständigmachung und endgültigen Werkzeugausstattung der Werft Saigon Folge zu geben;

f) Den ständigen Kohlenvorrat in Saigon zu erhöhen und ihn in Verhältnis zu den Bedürfnissen der Verteidigung zu setzen;

g) Bis zum Bau eines Trockendocks die Beschaffung eines Schwimmdocks in die Wege zu leiten, das von der Handelskammer Saigon angeregt ist;

h) Die bewegliche Verteidigung der Küsten der Kolonie auf feste Füße zu stellen und vollständig zu ordnen;

i) Die Flußverteidigung Cochinchinas und Tongkings zu sichern;

k) Die feste Seeverteidigung Cochinchinas neu zu ordnen und für Tongking eine solche neu einzurichten;

l) Kriegsküstennachrichtenstellen an der indochinesischen Küste nach einem durchdachten Gesamtplan — entsprechend der Willensmeinung der beratenden Komitees vom 27. Juli 1904 und dem kürzlich vom Generalgouvernement vorgelegten Plane — vorzusehen;

m) Die von der Kolonie vorgeschlagene Anlage von Funkstufstellen auszuführen.

3. Infolge der schwierigen Gesundheitsverhältnisse der europäischen Besatzungen in Indochina und besonders in Cochinchina ist, um diese stets schlagfertig zu halten, die Einrichtung von Erholungsstätten dringend erforderlich, in denen alle nicht unbedingt als Sicherheitsbesatzung der festen Plätze nötigen Europäer unterzubringen sind.

4. Der Befehlshaber muß sich mit allen Mitteln der zuverlässigen und hingebenden Mitwirkung der Eingeborenen im Kriegsfall versichern. Dazu muß unter anderen nötigen Maßnahmen eine Rekrutierung sowohl für die stehenden Truppen wie für die Reserven eingerichtet werden, bei der jeder Zwang ausgeschlossen ist, die aber den Eingeborenen solche Vorteile bieten muß, daß sie geneigt sind, sich halten zu lassen.

5. Die durch vorstehende Bestimmungen gebotenen Ausgaben müssen zum großen Teil von Indochina selbst getragen werden. —

Die vorgeschlagenen Maßregeln für die Seeverteidigung Indochinas gehen zwar von der durchaus richtigen Auffassung aus, daß die Verteidigung dieser Kolonie eine Seemachtfrage ist, folgen aber dieser Richtschnur nicht in allen Einzelheiten.

Nur ein seemächtiger Gegner, der gleichzeitig über ein entsprechendes Landungsheer und eine nicht zu weit abliegende Operationsbasis verfügt, wird an das Unternehmen gehen können, Frankreich diese Kolonie zu entreißen.

Gegen einen solchen Gegner kann die Kolonie erfolgreich nur durch eine überlegene Flotte geschützt werden.

Diese in den östlichen Gewässern dauernd zu unterhalten, ist Frankreich außerstande; die wenigen Boote der beweglichen Verteidigung und die spärlichen Küstenwerke werden einen Staat, der imstande ist, die drei Panzerkreuzer und drei geschützten Kreuzer des Geschwaders des äußersten Ostens von der See zu verjagen oder in Saigon einzusperrern, nicht hindern, größere Truppenmassen an geeignetem Orte zu landen, wohin selbst durch das beste Küstenwacht- und Nachrichtensystem beim Fehlen innerer Verbindungen nicht genügend Truppen zur Abwehr zusammengezogen werden können. Die sich der Landung entgegenstellenden Truppen werden geworfen oder in ihren vorbereiteten Stellungen eingeschlossen werden. Der Feind wird Herr in der Kolonie sein bis — die Entschliffene aus der Heimat da ist.

Diese kann bei den heutigen Machtverhältnissen, da nach der politischen Lage nur Japan der Angreifer sein kann, der feindlichen so stark überlegen sein, daß ihr der Sieg sicher zufällt, und damit befindet sich das gelandete Heer in derselben Lage, wie Bonaparte in Ägypten nach der Seeschlacht bei Abukir.

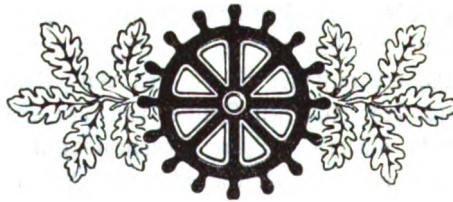
Sollte bei einer anderen Konstellation der Weltmächte England die Eroberung Cochinchinas unternehmen, so würde die französische Flotte überhaupt nicht aus dem Mittelmeer herauskommen und die Kolonie rettungslos fallen.

Die Befestigung Saigons gegen Angriff von Land und Sicherung gegen Beschießung von See her und seine Ausgestaltung zu einem leistungsfähigen Stützpunkte für die französische Flotte, seine Ausrüstung mit Kriegsmitteln, um sich etwa 2 bis 3 Monate halten zu können, entspricht dem für die Verteidigung Indochinas leitenden Gedanken, die meisten anderen Vorschläge bedeuten nur eine Verzettlung der Mittel und Kräfte, die besser der heimischen Schlachtflotte zugute kommen, bei der die Entscheidung über den Besitz Indochinas liegt.

Es ist anzunehmen, daß die leitenden Stellen diese Auffassung teilen und daß sie nur der einmal aufgeregten öffentlichen Meinung dies Zugeständnis der Erhebungen über die Verteidigung Indochinas machen zu müssen glauben.

Es möge zum Schlusse noch hinzugefügt werden, daß der sachmännische Begleiter Deloncles auf seiner Untersuchungsreise, Kapitanleutnant Castex, in seinem vor kurzem erschienenen Buche *Jaunes contre blancs* die gleichen Gedanken entwickelt, wie sie in der obigen Entschließung zum Ausdruck gekommen sind. Castex gibt auch noch die ungefähren Kosten an, die durch Ausführung der Vorschläge entstehen würden. Die Seeverteidigung würde 56 Millionen Mark erfordern, die Werke für die Landverteidigung, verschanzte Lager usw. 88 Millionen Mark, zusammen 144 Millionen Mark, deren Beschaffung er auf eine Anleihe Indochinas verweist. Daß Frankreich bei der augenblicklichen Finanzlage solche Ausgaben für die Verteidigung Indochinas auf sich nehmen wird, muß nach den Äußerungen der gesetzgebenden Körperschaften stark bezweifelt werden, ebenso ob die Kolonie dazu willens und imstande ist.

M.



Der Haushaltsvoranschlag der französischen Marine für das Jahr 1905 im Senat.

Das von der Deputiertenkammer mit großer Mehrheit auf den Schild erhobene Flottenprogramm hat im Senat keine besonders warme Aufnahme gefunden; das Schwergewicht der finanziellen Folgen machte es bei den Senatoren unbeliebt. Der Berichterstatter des Marinebudgets, M. Cuvinot, trat in seinem Berichte für ein neues Flottenprogramm ein. Er griff auf die Äußerung de Lanessans im Jahre 1900 zurück: „Man muß sich mit dem Gedanken vertraut machen, unaufhörlich und so bald als möglich die Kampfeinheiten zu erneuern, die minderwertig erscheinen,“ und fährt dann fort:

„Der Augenblick scheint gekommen zu sein, in dem man den zweiten Teil der übernommenen Aufgabe in Angriff nehmen muß. Man darf nicht daran denken, die gänzliche Durchführung des Gesetzes vom Jahre 1900 abzuwarten, sondern muß ein neues Bauprogramm ausarbeiten und zur Entscheidung stellen.“

Hierbei darf nicht das militärische Interesse allein ausschlaggebend sein, die verfügbaren Mittel, die bestmögliche Ausnutzung der Werften müssen in Betracht gezogen werden. Der Minister wird mit den berufenen Räten diese Frage zu prüfen und die Forderungen der französischen Seemachtstellung mit der Finanzlage und mit der Leistungsfähigkeit der Kriegs- und Privatwerften in Einklang zu bringen haben.

Die danach vorzulegenden Vorschläge sind von besonderer Wichtigkeit, da sie für lange Zeit die Zukunft belasten.

„Wir können indessen uns dieser Verpflichtung nicht entziehen.“ Die Angelegenheit muß so geregelt werden, daß das Budgetrecht der gesetzgebenden Körperschaften gewahrt bleibt; auf Grund des Programmes werden diese die Regierung durch jährliche Bewilligungen mit der Vorbereitung und Durchführung beauftragen.

Neben den Ausgaben für Neubauten müssen aber die für die Unterhaltung, für Personal, Häfen, Stützpunkte, Sicherstellung von Reservenvorräten jeder Art berücksichtigt werden, denn „alle Teile unserer maritimen Organisation sind solidarisches verbunden und keiner darf vernachlässigt werden, wenn wir die vollständigste Ausnutzung und die höchste Leistung unserer Kampfwerkzeuge erlangen wollen.“

Es erscheint dem Berichterstatter unerlässlich, daß die Regierung mit der Vorlage des Bauprogramms gleichzeitig eine Übersicht darüber vorlegt, wie durch die Ausführung die Ausgaben für die übrigen Dienstzweige beeinflusst werden, so daß die gesetzgebenden Körperschaften imstande sind, die Folgen der von ihnen verlangten Zustimmung und ihre Einwirkung auf die späteren Jahreshaushalte zu übersehen.

Die Verzögerungen in der Durchführung des Flottengesetzes vom Jahre 1900, die Mehrkosten sind zumeist durch nachträgliche Änderungen der Pläne entstanden; dem muß für die Zukunft vorgebeugt werden. Wenn auch dem Minister nicht jede Bewegungsfreiheit genommen werden kann, denn technische Fortschritte können Verbesserungen möglich und nötig machen, so muß doch die erforderliche Gewähr geboten werden, daß solche Änderungen zweckentsprechend sind, und die Kammer muß die Kon-

trolle darüber behalten. Das läßt sich durch einen Zusatz zum Finanzgesetze erreichen, der den Minister verpflichtet, den gesetzgebenden Körperschaften vor jeder beabsichtigten Planänderung die Gutachten des oberen Marinerrates und des Arbeiterates und eine Aufstellung über die finanziellen Folgen der Änderung vorzulegen.

Während der Berichterstatter also ganz für das Programm eintritt, nimmt der erste Redner in den Verhandlungen eine sehr schroffe Stellung dagegen ein.

M. d'Estournelles de Constant hat sich das Ziel gesetzt, eine Vermehrung der Marineausgaben zu bekämpfen. Er sieht dabei von allen Nebenfragen ab und betrachtet die Frage nur vom Standpunkte der Vaterlandsverteidigung aus. Jeder Abgeordnete in Frankreich wie anderswo wolle die nationale Unabhängigkeit, die moralische und materielle Sicherheit seines Vaterlandes sicherstellen.

Wie ist diese Sicherheit und Sicherung zu erreichen? Durch Annahme eines Marine-Kolonial-Heeres-Programmes? Das versteht sich von selbst, je methodischer diese Angelegenheiten behandelt werden, desto besser; daher fort mit den urvornweltlichen Kriegs-, Kolonial-, Marine-Ministerien und Vereinigung aller drei Heere (Land-, Kolonialheer und Flotte) in einem Ministerium der Landesverteidigung, die nur so nach einheitlichen Gesichtspunkten und wirtschaftlich im Rahmen der Finanzlage des Landes aufgebaut werden kann.

Was versteht man nun unter einem guten Programm? In der Kammer ist unter Zustimmung der Regierung eine grundsätzliche Entschliebung angenommen worden, bei der man zwei Sachen durcheinander geworfen hat: Die Ausarbeitung eines Programmes, d. h. eine weise Handlung, und die Erhöhung der Ausgaben, d. h. eine Torheit.

„Ein gutes Flottenprogramm muß mit unseren Hilfsquellen in Einklang stehen: es bedingt Ersparnisse und nicht wachsende Ausgaben, es muß die Qualität an Stelle der Quantität setzen, die Kraft an Stelle des Scheines oder es ist ein Paradeprogramm, ein Blendwerk. So reich auch ein Land sein möge, man befestigt es nicht durch immer neues Auflegen von Lasten, man erschöpft es, man setzt es Unglücksfällen aus.“

So steht es nicht allein in Frankreich, sondern überall, alle Länder seufzen unter der Last des bewaffneten Friedens. Die Annahme der Entschliebung der Kammer treibt Frankreich auf diesem Wege weiter, die Flottenausgaben, die einige Jahre stabil waren, wachsen wieder an, die Neubauten, ihre Unterhaltung, die Ausstattung der Häfen erfordern immer höhere Summen, die Besatzungen werden infolge der zweijährigen Militärdienstzeit höhere Kosten verursachen, dazu verlangt man für Indochina einen großen Kriegshafen mit allen Anhängseln; wohin man blickt, Erhöhung der Ausgaben für „die Flotte unserer Politik“ nicht für die Flotte, die uns ansteht.

Womit soll die Flotte gebaut werden? Aus Anleihen? Soll die Zukunft, die folgenden Geschlechter, belastet werden?

Der Redner vertritt die Ansicht, daß eine Erhöhung der Einnahmen um so mehr ausgeschlossen ist, als der Bevölkerungsstand unverändert bleibt und die Wirtschaftsbilanz ebenso: „Der Stillstand ist augenscheinlich.“

Dabei vergißt man, daß auch das Unterrichtsbudget und das der öffentlichen Arbeiten zur Landesverteidigung gehören. „Ein Volk kämpft nicht allein mit den

Waffen, es muß einen erhabenen Geist, eine Erziehung, Erzieher haben.“ Man möge auf die Mißerfolge der Russen blicken, denen Lehrer und Schulen fehlen. Frankreich tut noch bei weitem nicht genug dafür, viel schlimmer steht es auf dem Gebiete der öffentlichen Arbeiten. Die nach Freycinet's Plan im Jahre 1878 für Kanalbauten, Flußregelungen, Hafengebäuden bestimmte Milliarde ist anderen Zwecken zugewiesen, die Wasserverbindungen im Lande blieben ungebaut, die Flüsse und Hafeneinfahrten versanden, die Verbindungen der Seehäfen mit dem Hinterlande fehlen, die Kauffahrt geht daran zugrunde, und dabei führt man das Wort „Seeherrschaft“ im Munde. „Seeherrschaft gibt es ebensowenig wie Weltherrschaft, eine maritime Herrschaft gibt es allerdings, aber sie wird nie einem einzelnen Volke gehören, sondern einer Völker-Verbindung.“

Redner gibt dann eine Geschichte der Friedensbewegung und der internationalen Abkommen und schließt daraus, daß sich eine Vermehrung der Flottenausgaben durch solches Abkommen vermeiden lasse, wenn nur der Anstoß dazu von England und Frankreich gegeben würde: „Die englische Regierung befindet sich wie wir selbst in einem *circulus vitiosus*: sie wünscht eine allgemeine Verminderung der Marineausgaben, fürchtet aber, ihre Verlegenheit einzugestehen, wenn sie zuerst das Wort ergreift.“

Amerika, Rußland, Japan werden für den Gedanken zu gewinnen sein: „Deutschland bleibt der schwierige Punkt.“ Unsere Beziehungen zu ihm haben sich nicht geändert. Je mehr die Friedensbewegung an Ausdehnung gewinnt, umso unbegreiflicher ist es, daß zwei große Völker dauernd durch die der Vergangenheit angehörenden Fehler geschieden bleiben.

„Deutschland hat also keinen gültigen Grund, auf unabsehbare Zeit Verteidigungsmittel zu unterhalten, die seine Kräfte übersteigen.“ Es entschuldigt sich zwar damit, daß es im Rückstande geblieben sei, und spart nichts, um den Vorsprung der anderen einzuholen.

„Ich habe wie viele andere aufmerksam den Fortschritt von Kiel verfolgt, aber ich habe diesen Fortschritt für die Deutschen beängstigender als für uns gefunden. (Gelächter.) Ich habe die neuen Linienschiffe, Kreuzer, Torpedoboote, Schulen, Kasernen, Werften und eine ganze Volkschaar junger Leute gesehen, denen das Landheer schon keine Lodung mehr bietet, deren Sinn nach den noch größeren Enttäuschungen des Marinismus steht, ja noch größer, denn die „kleinen Garnisonen“ an Bord werden vielleicht schlimmer sein als die an Land. Meine Einbildungskraft entdeckt keine Ruhmesaussicht, aber ich sehe sehr klar das Gewagte, die schließliche Demütigung dieses Marinismus und habe häufig vergeblich die Frage gestellt: Nehmen Sie an, eine deutsche Flotte befände sich im Stillen Weltmeer im Kampfe, wem wird die Seeherrschaft gehören? Ihr, die so fern von ihren natürlichen Stützpunkten und Hilfsmitteln sich befindet? Sicherlich nicht, wem aber? Niemand von den Spezialisten könnte diese Frage beantworten, sie raten uns, Deutschland diese Einbildung streitig zu machen, und tappen zwischen England, Amerika und Japan unsicher umher. Ist Deutschland einmal auf diesem Wege, so kann es nicht stillstehen, ist das ein Grund ihm zu folgen? (Murren rechts.) Ist dies nicht vielmehr erst recht ein Anreiz für die deutsche Regierung vorwärts zu schreiten?

Machen wir dagegen Halt, so werden wir auch Deutschland aufhalten und ihm einen Dienst leisten, wir werden es zum Nachdenken zwingen. Wie wird die Re-

gierung vor dem Reichstage bestehen, wenn sie mit Forderungen vor ihn tritt, die von anderen großen Seemächten als übermäßig verurteilt werden, wenn man ihr eine englisch-französische Übereinkunft zur Beschränkung der Marine-Ausgaben entgegenhält? Niemand wird diese Übereinkunft ein Kriegsbündnis gegen Deutschland nennen können, da es dem gerade entgegengesetzt ist. Es wird mit diesem wie mit den Schiedsgerichtsverträgen werden, Deutschland wird schließlich unterschreiben. (Ironisches Geräusch rechts.) Das Land Goethes und Kants wird sich nicht von der Zivilisation ausschließen. . . . Die für Frankreich würdigste Politik ist, sich dieser Bewegung anzuschließen und das Signal: Halt! zu geben. . . .

Man hat dem Kaiserwort: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser“, eine einseitige Auslegung gegeben; der Kaiser hatte, als er es aussprach, auch die Handelschiffahrt auf See und binnenlands und nicht allein die Flotte im Sinn. Dies Wort soll man in Frankreich in seinem wahren Sinne anwenden zum Wohl unseres Handels und nicht zur Rechtfertigung neuer unproduktiver Ausgaben, sonst muß man ein Wort im kaiserlichen Ausspruche ändern und sagen: „nicht die Zukunft, sondern der Schiffbruch liegt auf dem Wasser.“ (Beifallsbezeugungen der Linken.)

M. Le Cour Grandmaison von der Rechten entgegnete: „Ich bin durchaus nicht der Ansicht d'Estournelles de Constant, ich halte es für weise, stark gewappnet zu sein, wenn wir den Frieden erhalten wollen“. Alle Seemächte erneuern ihr Flottenmaterial, Frankreich kann nicht im Rückstande bleiben, selbst wenn größere Opfer nötig werden, müssen sie mit patriotischem Schwung gebracht werden. Aber darum handelt es sich gar nicht, sondern nur, wie der Minister bestätigen wird, um den Ersatz veralteter durch neue Schiffe, darum, eine gleichartige Flotte zu haben, die die Kolonialpolitik stützt. Die Geburtenverminderung in Frankreich ist nach Ansicht des Redners darin begründet, daß es an Raum zur Ausdehnung fehlt. „Lassen Sie unsere Kolonien erst reich und mächtig sein, dann wird die Furcht der Familien, zu zahlreich zu werden, verschwinden. Wenn sie heut nur ein oder zwei Kinder haben, so liegt es daran, daß sie nicht wissen, wo sie mit den Kindern hin sollen. Sobald diese in der Fremde ein lohnendes Fortkommen finden, werden Sie im Heimatlande Familien mit sieben bis zehn Kindern sehen, wie es früher war und wie es heut noch im Norden und der Bretagne ist“.

Bei der bekannten Abneigung des Franzosen, ins Ausland, in die Kolonien insbesondere, zu gehen, dürften die Ausführungen wenig überzeugen; sie riefen weder Zustimmung noch Ablehnung hervor.

Mit M. de Lanessan ist Redner der Ansicht, daß nicht daran zu denken sei, bei der Finanzlage Frankreichs den im Flottengesetze vom Jahre 1900 festgelegten Bestand der Schlachtflotte wesentlich zu überschreiten.

Die Zeit der Inangriffnahme des zweiten Teiles der Aufgabe, der Ersatzbauten ist gekommen: „Wir verlangen ein gut begrenztes, gut aufgestelltes Programm wie in Deutschland und England“. Damit werden auch Ersparnisse Hand in Hand gehen, wenn die Pläne der Schiffe von einer gut zusammengefügten, durch eine mit genügender Autorität ausgestatteten Chef geleitete Konstruk-

tionsabteilung aufgestellt werden und wenn der Chefkonstrukteur Manns genug ist, um selbständigen Änderungen entgegenzutreten. Die bewilligten Mittel dürfen nicht in kostspieligen Versuchen verzettelt werden, die Ehre, bahnbrechend vorzugehen, ist durch eine ungleichartige Flotte zu teuer erkauft. Daher schließt sich der Redner dem Cuvinotschen Vorschlage zur Beschränkung der Änderung von genehmigten Konstruktionsplänen an.

Admiral de Cuverville, einstiger Chef des Generalstabes der Marine unter dem Marineminister E. Lockroy, erkennt zwar die Erhabenheit der Ziele der Friedensbewegung an, setzt aber den Ausführungen d'Estournelles Roosevelts Ausspruch entgegen: das Volk, das sich ein angenehmes Dasein schafft und den Krieg verabscheut, verfault bei lebendigem Leibe, es ist dazu bestimmt, sich zu erniedrigen und zum Sklaven anderer Völker zu machen, die die mannhaften Eigenschaften nicht verloren haben.

Der russisch-japanische Krieg zeigt, welche Gefahr die laufen, die im Vertrauen auf den Frieden nicht stets zum Kriege gerüstet sind; der Herrscher, der die Friedenskonferenz im Haag herbeiführte, ist gegen seinen Willen in einen Krieg von unabsehbaren Folgen gestürzt worden. Er war nicht gerüstet: „Halten wir den Wahrspruch *si vis pacem, para bellum hoc*“.

Die Gegenüberstellung der deutschen und französischen Flotte durch M. Bos findet der Admiral sehr zeitgemäß, denn man habe eben das Wort: „Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser“ für Frankreich dahin umgebeutet: „Jawohl auf dem Wasser, aber auf dem Süßwasser“. Das vom Admiral lebhaft befürwortete Flottengesetz vom Jahre 1900 ist in seiner Ausführung stark verzögert worden, während Frankreich feierte, hat Deutschland gearbeitet, und zwar an einer Angriffsflotte, und seine Zeitungen sprechen die Ansicht aus, daß Kolonialfragen auf anderem Wege als durch die immer noch nicht vernarbte Lücke von Mex ausgetragen werden könnten.

Deutschland hat auch das von Frankreich nicht befolgte Beispiel des regelmäßigen Ersatzes veralteter Schiffe gegeben.

Die Flotten Deutschlands und der Vereinigten Staaten werden 1917 die französische an die vierte Stelle gedrückt haben.

Wenn im Kriegsfall Deutschland die Seeherrschaft in der Nordsee hat, weil die französische Flotte im Ozean sich befindet, so kann es durch eine Landung im Cotentin das französische Heer im Rücken fassen. Kann man solche Lage ruhigen Blutes ansehen, kann man behaupten, daß die Flottillen ihm die Seeherrschaft streitig machen können? Torpedo- und Unterseeboote können nicht die Stelle der Hochseeschiffe einnehmen, sie werden stets von ihnen abhängen, wenn es sich um Unternehmungen fern von ihren Stützpunkten handelt, das beweisen insbesondere die Vorgänge in Ostasien.

Eine Marine, die dazu verurteilt ist, nur Torpedo- und Unterseefahrzeuge zu haben, ist nur eine Verteidigungsmarine und dem ausgesetzt, ihre Verbindungslinien mit der Außenwelt zu verlieren. Eine derartige Marine könnte im Kriege ihrem Lande nie die Seeherrschaft sichern. Es ist

unmöglich, daß Frankreich sich soweit bescheidet, wo neben ihm große Linienschiffe fieberhaft schnell gebaut werden. „Es ist unsere Pflicht, dieser Bewegung zu folgen und uns instandzusetzen, im Bedarfsfalle den Kampf auf offener See nicht nur anzunehmen, sondern aufzusuchen“.

Beim Ersatz der veralteten Schiffe müssen die Küstenpanzer durch vollwertige Linienschiffe ersetzt werden, ihre Uhr ist abgelaufen, ihre Stelle durch Küstenbatterien und Unterseeboote eingenommen, in der Seeschlacht sind sie gegenüber den neuen Linienschiffen unverwendbar.

Das Linienschiff muß Schläge austeilen und abhalten können. Alle aus einem gewissen Zeitabschnitt stammenden französischen Linienschiffe haben ungenügende Stabilität, so daß sie bei Treffern im toten Werk kentern. Ihr Ersatz durch vollwertige Linienschiffe, denen sie so wie so unterlegen sind, bei Erreichung der Altersgrenze ist also doppelt geboten.

Man hat aus Linienschiff und Panzerkreuzer einen Einheitstyp machen wollen. Jedes hatte eigentümliche Eigenschaften, das eine Schutz und Trutz im höchsten Maße, das andere Geschwindigkeit, 18 zu 21 Seemeilen. Diese ist aber die unzuverlässigste Eigenschaft eines Schiffes, die von tausend Zufälligkeiten abhängt, so daß trotz der Geschwindigkeit das Los des Panzerkreuzers bei einem feindseligen Zusammenstoß mit einem Linienschiffe besiegelt sein würde.

Alle diese Umstände sprechen für die Beibehaltung des Linienschiffes im neuen Programm: „Das Linienschiff ist die Kampfeinheit, die die wirkliche Seestreitmacht eines Landes darstellt, es wird ergänzt durch andere Schiffstypen, deren jeder eine Sonderbestimmung hat.“ Der Erbauer der ersten französischen stählernen Panzerschiffe de Bussy gab ihnen einen Tiefgang, daß sie den Suezkanal durchfahren konnten: „Das war eine prophetische Voraussicht, zeigen uns nicht die Vorgänge in Ostasien, daß wir in die Notwendigkeit versetzt werden können, in die Gewässer Indochinas diese Schiffstypen zu entsenden, um die Kolonie gegen fremde Gelüste zu schützen? Sie sehen, die Stunde ist da, wo das Marineministerium neue Flottenprogramme ausarbeiten muß, deren Richtlinien den gesetzgebenden Körperschaften baldmöglichst unterbreitet werden müssen“.

Der obere Marinerrat wird die Frage eingehend prüfen und der Genehmigung des Ministers etwaige Änderungen des Lanessanschen Gesetzes unterbreiten und den Ersatz veralteter Kampfeinheiten von ungenügendem militärischem Wert in Rechnung ziehen müssen.

Der Admiral schloß seine eindrucksvolle, von Zeichen der Zustimmung auf verschiedenen Bänken begleitete Rede mit dem Ausspruche Aubes, den die neugegründete Ligue de progrès navale an die Spitze ihres Programmes gestellt hat: „Die wahre Vaterlandsliebe verleugnet nicht die Gefahr, sie ermißt mit Ruhe ihre Schwere, sie tut alles, um die Gefahr zu beschwören, und weiß, wenn die Stunde kommt, zu sterben“.

Die übrigen Redner in der Generaldebatte übergangen die Programmfrage mit Stillschweigen, so daß im Senat umgekehrt wie in der Abgeordnetenkammer dem Marineminister der Löwenanteil an der Vertretung zufiel. Die Aufgabe wurde ihm

dadurch erleichtert, daß er in der Zwischenzeit zwischen beiden Verhandlungen Gelegenheit zur Klärung der Frage gehabt hatte und bestimmte Ziele angeben konnte, während er sich in der Kammer auf die Erklärung hatte beschränken müssen, daß er ein Programm aufstellen werde, dessen Durchführung keine über den derzeitigen Stand des Budgets hinausgehende Ausgaben nötig machen werde.

Marineminister Thomson legt zunächst den Stand der Ausführung des Flottengegesetzes vom Jahre 1900 dar und gibt die Gründe für die Verzögerung an, die zum Teil durch die Einführung stärkerer Mittelartillerie gerechtfertigt ist und 29 Millionen Mark Mehrkosten verursachen wird. Das Programm wird im Jahre 1908 durchgeführt sein für die großen Schiffe, für die Torpedofahrzeuge bereits im Jahre 1906.

Noch während der Durchführung des Programmes ist die Inangriffnahme weiterer Neubauten zum Ersatz veralteter Schiffe, und um den Kriegswersten Arbeit zu geben, nötig geworden. Für diese sind in sich verschiedene Pläne zu Grunde gelegt, so daß die drei Panzerkreuzer „Ernest Renan“, „Edgard Quinet“, „Waldeck-Roussseau“ keine gleichartige Division bilden. Auf Anregung der Kammer der Deputierten hat M. Thomson den Oberen Marinerat mit der Frage befaßt, da die Möglichkeit vorlag, die Pläne von „Edgar Quinet“ noch zu ändern und ihn sowie „Waldeck-Roussseau“ nach denen von „Ernest Renan“ auszuführen. Der Marinerat hat sich einstimmig dahin ausgesprochen, daß, wenn auch die Geschwindigkeit ein durchaus wichtiges Element sei, sie doch nicht zu teuer bezahlt werden dürfe durch Opfer an Schutz oder Angriffskraft oder hauptsächlich auf Kosten der Handlichkeit: „161 m Länge für einen Kreuzer, lediglich um einen Knoten Geschwindigkeit zu gewinnen, ist zu teuer bezahlt“. Außerdem ist es nicht von Bedeutung, in einer Division einen Kreuzer zu haben, der einen Knoten mehr läuft, als die anderen auf Kosten der Handlichkeit und der Bestückung.

Da nun durch Änderung der Pläne des schon in Bau gegebenen „Edgar Quinet“ nur 24 000 Mark Mehrkosten entstehen, so bittet der Minister um Zustimmung des Senates, daß „Edgar Quinet“ und „Waldeck-Roussseau“ nach den Plänen des „Ernest Renan“ gebaut werden. Die Bestückung soll umfassen vier 19,4 cm, Modell 1902, paarweis in Türmen, je acht 16,5 cm, Modell 1893/1896, in Einzeltürmen und in Panzerlafematten, zwei Torpedoausstoßrohre.

Er geht dann zur Beantwortung der Frage über: „Ist die Vermehrung unserer Seestreitmacht unerlässlich? Da gibt es kein Zaudern. Beobachten Sie, was im Auslande vorgeht, verfolgen Sie die Anstrengungen aller Großmächte und Sie werden zugeben, daß, wenn unser Vaterland nicht von seiner jetzigen Stellung heruntergleiten will, es durchaus unerlässlich ist, ich will nicht sagen, neue Anstrengungen zu machen, sondern das in den letzten Jahren begonnene Werk fortzusetzen, denn in Wahrheit handelt es sich weniger darum, ein neues Programm aufzustellen, als das vom Jahre 1900 fortzusetzen. Es handelt sich nicht darum, unsere Flotte bedeutend zu vermehren (Zwischenruf Cuvinots: „wenigstens der Zahl nach“), was wir von Ihnen fordern, ist der Ersatz der veralteten, unmodernem Schiffe, die sich überlebt haben, durch neue.“

M. Thomson macht dann die folgenden Angaben zur Kennzeichnung des Standes der französischen gegen fremde Flotten:

S t a a t	Panzerfahrzeuge		Torpedofahrzeuge		Auf 1 Panzer- schiff kommen Torpedofahr- zeuge:
	Zahl	Durchschnitt- liche Wasser- verdrängung Tonnen	Zahl	Durchschnitt- liche Wasser- verdrängung Tonnen	
Frankreich	56	9 800	355	130	6
England	96	13 500	253	275	2,6
Deutschland	45	9 800	147	260	3,2
Vereinigte Staaten	45	12 400	63	275	1,4
Italien	23	10 800	136	120	6,0

Von 1905 bis 1908 beträgt die Zunahme in Hundertteilen:

S t a a t	Panzerfahrzeuge	Torpedofahrzeuge
Frankreich	11	15
England	23	4
Deutschland	21	11
Vereinigte Staaten	41	10
Italien	15	11

Verhältnis der Panzerfahrzeuge in Hundertteilen:

S t a a t	1905	1908	} gegen die Frankreichs.
Deutschland	72	78	
Vereinigte Staaten	60	76	

Aus dieser Übersicht ergibt sich, daß Frankreich nur an Torpedofahrzeugen weientlich überlegen ist, daß ihre Zahl im Verhältnis am stärksten wächst, die der Panzerfahrzeuge dagegen am schwächsten, und daß deren durchschnittliche Größe nur den deutschen gleich, denen der anderen zum Vergleich gestellten Mächte aber unterlegen ist.

Wenn man den Schiffsbestand in ganz moderne, etwas ältere, aber noch brauchbare, die sich noch mit den ersteren messen können, und alte Schiffe, die es mit modernen gar nicht mehr aufnehmen können, einteilt, so bleibt Frankreich bis zum Jahre 1908 fast auf der Stelle stehen, während die modernen zunehmen um 80 Prozent in Deutschland, 30 Prozent in England, 50 Prozent in den Vereinigten Staaten. Im Jahre 1917 wird Frankreich, wenn es die jetzigen Aufwendungen für die Flotte weiter macht, von Deutschland und den Vereinigten Staaten erreicht und sehr wahrscheinlich überholt sein.

Daß Frankreich seine Flottille so stark vermehrt, ist ein Ausdruck friedlicher Politik, es deutet dadurch an, daß es sich vor allem verteidigen, seine Küsten schützen will. Auch hier ist noch viel zu tun, und die Leistungsfähigkeit der Unterseeboote ist vielleicht tatsächlich nicht so günstig, wie man annehmen könnte.

Der Minister beabsichtigt, nicht mit einem Male das ganze Programm den gesetzgebenden Körperschaften zur Abstimmung zu unterbreiten, die gleichzeitige Inangriffnahme aller Schiffe würde eine Überproduktion der Kriegs- wie der Privatwerften herbeiführen, der später Rückschläge folgen würden.

Die hohen Marinerräte werden die Frage der Verteilung der Seestreitkräfte prüfen, die Frage ob Linienfahrer oder Panzerkreuzer, werden die erforderliche Zahl, ihre Charakteristik, Größe und ihren militärischen Wert bestimmen. Alles das muß vorher geklärt werden, ebenso muß der Bedarf an Torpedobootsjägern festgestellt werden.

Dann, wenn der Gesamtplan feststeht, wird der Minister in zwei oder drei Budgets Teilausführungen in der Art eines Programms fordern. Der Gesamtplan soll so aufgestellt werden, daß er im Jahre 1918 durchgeführt sein kann. Im nächsten Budget wird also der erste Teil dieses Programms gefordert werden.

Wenn der jetzt für Neubauten jährlich ausgeworfene Betrag von 96,8 Millionen Mark auch für die Zukunft bewilligt wird, so läßt sich das Programm ohne außerordentliches Budget durchführen.

Hier warf der Generalberichterstatter des Budgets ein: „Das ist das sogenannte außerordentliche Budget, das dauernd wird“, und rief dadurch eine sehr bestimmte Verwahrung des Ministers dagegen hervor, der nochmals betont, daß es sich nicht um ein neues Programm handelt, sondern nur um weitere Bewilligung der bisherigen Opfer ohne Vermehrung der Ausgaben.

Dann wendet sich M. Thomson gegen die Ausführungen M. d'Estournelles de Constant, die zwar von sehr gutem Herzen zeugen, aber an der Hand der jüngsten Ereignisse geprüft, Schimäre und Utopie sind.

„Ich muß vor allen Dingen das zurückweisen, was Sie über einen Traum gesagt haben von der Meeresbeherrschung, der Seeherrschaft, dem, wir uns hingäben. Wer hat hier von Meeresbeherrschung gesprochen? Unsere Ansprüche sind viel bescheidener . . . es handelt sich lediglich darum, zu erfahren, ob Sie die erforderliche finanzielle Anstrengung machen wollen, um in unserer Flotte die Schiffe ohne militärischen Wert zu ersetzen. Darum handelt es sich allein. Es steht zur Frage, ob Sie zulassen wollen, daß unser Vaterland von dem Range, den es jetzt hat, herabsinkt. Es handelt sich nicht um Meeresbeherrschung oder Seeherrschaft, es handelt sich einfach und lediglich um die Aufrechterhaltung des Friedens . . . Dazu ist eine absolut starke Flotte eins der besten Mittel, eine Flotte, die, wohlverstanden, nicht die Frankreichs Anstrengungen gesetzten Grenzen übersteigt, aber nochmals die Flotte, die Frankreich haben und unterhalten kann.

Eine augenblickliche Anstrengung genügt dazu nicht, wie ich ausgeführt habe, und daher das Erstaunen und die Unruhe, die sich in den Worten Luft machen: Wie, wir haben für die Flotte große Anstrengungen gemacht, und das soll so weiter gehen?

Zweifelsohne, wir sind dazu verpflichtet, und das wird ewig so sein, da die Schiffe tatsächlich eine beschränkte Lebensdauer haben, und da die veralteten wertlosen Schiffe ersetzt werden müssen, wenn Sie die Flotte in dem Zustande haben wollen, von dem Sie träumen. Das ist alles, was wir gefordert haben, und darauf bestehen wir dringend.

Man hat vom Frieden gesprochen, meine Herren. Nun, wir alle wünschen aufrichtig seine Erhaltung, Friede ist der Traum, die Lebensbedingung unserer Demokratie, aber gerade, um ihn zu erhalten, müssen wir uns vorausschauend zeigen.“

M. Thomson führt aus dem Werke Freycinets „La guerre en province“

das Urteil an, daß der Mißerfolg der Volkserhebung trotz allen guten Willens am Mangel an Vorbereitung gelegen hat.

„Die Lehren der Vergangenheit dürfen aus unserer Erinnerung nicht verschwinden, wir haben die Pflicht, uns vorsorgend zu zeigen. Wir wissen nicht, woher die Gefahr kommen wird, nicht, welcher Besitztteil bedroht werden wird, es ist daher unerlässlich, daß wir das Werkzeug, die Verteidigungswaffe, in der Hand haben. Wir beschuldigen oft das Kaiserreich dieses Fehlers, heute ist es die Republik, und heute lastet auf uns allen die ganze Verantwortung, denn in Sachen der Vaterlandsverteidigung schwinden alle Parteiunterschiede.

In Erwartung der internationalen Gerichtsbarkeit, die niemand wärmer als ich wünsche, sage ich, daß das sicherste Mittel, jeden Angriff zu vermeiden, den Frieden, den Sie, Herr d'Estournelles, und den wir alle wünschen, zu erhalten, ist: Uns vorsorgend zu zeigen, dauernd uns anzustrengen, diese Anstrengung alltätlich zu betätigen, ohne uns je von ihr abzuwenden. Zu dieser Anstrengung, meine Herren, rufe ich Ihre Vaterlandsliebe an!“ (Sehr gut, sehr gut, lebhafter Beifall auf einer großen Zahl von Bänken.)

M. d'Estournelles de Constant erklärt, daß die von Cuverville gebrauchten Worte: Die beste Vorbereitung ist die, bereit sein, für seine Pflicht zu sterben! auch die seinen und die der Linken seien. Der Zwiespalt zwischen den früheren Ausführungen des Finanzministers, der von diesen Bedürfnissen für die Flotte gar nichts erwähnt habe, und der heutigen Erklärung des Marineministers, daß der Finanzminister die Pläne kenne und billige, bleibt bestehen. Der Stillstand der Bevölkerungszunahme verbietet Frankreich, es anderen Seemächten gleichzutun. Er fragt den Minister: Werden Ihre Nachfolger nach 7 oder 12 Jahren der Anstrengung für die Flotte nicht wieder mit demselben Aufruf an unsere Vaterlandsliebe kommen? Wenn es so ist, und das ist nur zu wahrscheinlich, so ist die Schimäre nicht auf meiner Seite, sondern auf der der Regierungsbank.“

M. Thomson verzichtete auf eine weitere Antwort, die ja nach seinen Ausführungen über die dauernde Notwendigkeit, veraltete Schiffe zu ersetzen, überflüssig war.

Zu einer förmlichen Billigung des Programms Thomsons kam es nicht, und so ist die Verhandlung eigentlich ergebnislos verlaufen. Bis zur Einbringung der Forderungen des aufzustellenden Bauprogramms, die der Minister für den Herbst in Aussicht stellte, werden sich die Ansichten des Senats geklärt haben.

Von der ferneren Verhandlung ist noch zu berichten:

Die Verzögerungen in der Durchführung des Flottengesetzes vom Jahre 1900 wurden im Berichte Cuvinots und von mehreren Rednern erörtert. M. Cuvinot hatte in seinem Berichte die Kesselfrage angeschnitten und die Einsetzung einer Kesselkommission, ähnlich dem englischen boiler committee, beantragt, die durch praktische Versuche die Kesselfrage lösen soll. M. Méric hielt einen von Sachkenntnis zeugenden Vortrag über die Wasserrohrkessel. Er steht auf der Seite Pelletans, verlangt weitrohrige Kessel für die großen Schiffe und schließt sich dem Antrage Cuvinots an. M. Thomson lehnt kurz diesen Antrag ab, da der Arbeiterrat für solche Fragen zuständig sei. Dieser erscheint M. Méric als besangenen, da

gegen seine Entscheidung M. Belletan die weitrohrigen Kessel eingeführt habe, und nicht zuständig, da er der Praxis fernstehe. M. de Cuverville hebt die Bedenken, da dem Arbeiterrat auch die Schiffsberichte über das Verhalten der Kessel im Betriebe unter allen Seeverhältnissen zugehen, und daher von einer Arbeit lediglich am grünen Tische nicht die Rede sein könne.

M. Cabart-Dannaville gab eine Übersicht über die Entwicklung der französischen Schiffsartillerie und den derzeitigen Stand ihrer Leistung, die er der ausländischen mindestens ebenbürtig, wenn nicht überlegen findet. Er wendet sich scharf gegen die Angriffe M. Bos' in der Abgeordnetenkammer.

Die Arbeitsleistung der Kriegswerften nahm einen breiten Raum in der Verhandlung ein. Allgemein wurde ihr Rückgang festgestellt, der außer im Achtstundentag und dem Fortfall der Akkordarbeit in den veralteten Arbeitsmaschinen und Arbeitsmethoden seinen Grund hat. M. Thomson ist bereit, die Leistung zu heben, zunächst durch Einwirkung auf die Arbeiter, dann durch Beschaffung besserer Maschinen; damit würde naturgemäß eine Ersparnis an Arbeitskräften verbunden sein, es würden Arbeiterentlassungen in größerem Maße nötig werden, die der Staat als Arbeitgeber doch nicht gut vornehmen könne, um nicht dem Beispiel der Privatunternehmer zu folgen, die strupellos ihre Arbeiter auf die Straße setzten. Außerdem müsse er für Maschinenbeschaffung weit mehr Geld fordern als bisher, wo durchschnittlich nur $1\frac{1}{3}$ Million Mark jährlich für neue Arbeitsmaschinen ausgegeben seien, 2 Prozent des verarbeiteten Materials gegenüber 4,25 Prozent, das die Privatwerften jährlich dafür anlegen. Es war nun fast belustigend, wie die Redner und der Minister sich gegenseitig die Verantwortung für diesen Schritt zuschoben, jeder wollte gern Ersparnisse durch bessere Arbeitsmaschinen machen, aber jeder schreckte vor den Folgen der Arbeiterentlassung zurück, die, wie ein Redner unumwunden aussprach, sich bei künftigen Wahlen bemerklich machen würde. Es kam daher zu keiner Entscheidung, und die Klagen über mangelhafte Arbeitsleistung der Kriegswerften werden wohl auch in Zukunft zum ständigen parlamentarischen Inventar gehören.

Es kam hierbei auch die Gepflogenheit der Werften zur Sprache, aus Neubausfonds die erforderlichen Arbeitsmaschinen zu beschaffen und nach Beendigung des Baues auf den folgenden Neubau oder auf den Werftbetrieb zu übernehmen, ein Verfahren, das von einem Senator scharf getadelt wurde.

Der Vorschlag, die Kriegswerften überhaupt eingehen zu lassen oder ihnen nur einen Arbeiterstamm zu belassen, wurde auch gemacht, aber schließlich einigte man sich doch dahin, daß, wenn die Werften auch teuer haften, sie doch schon als Regulatoren für die Forderungen der Privatwerften unentbehrlich seien.

M. Le Cour Grandmaison tabelte die unüberlegte Vergabung von Neubauten an Kriegswerften, die nicht genügend lange Hellinge und nicht genügend Wasserfläche für den Ablauf der Schiffe haben, so daß die Kosten des Neubaus mit den Ausgaben für Vergrößerung der Hellinge und Verbreiterung der nutzbaren Wasserfläche belastet würden.

Der Etang de Berre spielte wieder eine Rolle, diese westlich von Marseille gelegene Lagune von großer Wassertiefe, die mit der See durch einen Kanal verbunden

ist, der vertieft werden soll, damit im Kriegsfall die Handelschiffe aus dem ungeschützten Marseille dort Schutz finden können und auch die Flotte ihn benutzen kann. Die Aussichten für die Inangriffnahme dieser schon 1902 bewilligten Arbeiten in diesem Jahre sind sehr gering. Dagegen sollen die Arbeiten zur Verbreiterung des Pensfeld, an dem die Brester Kriegswerft liegt, tüchtig gefördert werden; es liegt sogar ein Plan vor, den Pensfeld zu einem Gezeitenbecken zu erweitern. Dergleichen sollen die Dockbauten in Brest und der Schutzhafen beim Fort Hommet in Cherbourg beschleunigt fertiggestellt werden. Der in früheren Jahren nicht für Hafengebäuden verwendete Betrag von 1,6 Million Mark soll zur Fertigstellung Bisertas benutzt werden.

Die Personalfrage, insonderheit die Mannschaften, wurden von Cuverville, de la Jaille, Cabart-Dannaville, Cuvinot erörtert, namentlich die Rückwirkungen der zweijährigen Dienstzeit auf die Marine. M. Thomson sagte Berücksichtigung bei dem See einschreibungs-gesetze zu. Admiral de la Jaille forderte neben den Seedienstpflichtigen, die nur wenig Leute mit Sonderausbildung liefern, einen festen Stamm Freiwilliger mit langer Dienstverpflichtung. M. Cuvinot verlangte die schleunige Besetzung der vielen freien Stellen für Adjudants principaux und tadelte die Zulassung von Maschinisten zur Seeoffizierlaufbahn. Die Wiedereinführung der Flottenmanöver als beste Kriegsschule des Personals wurde mehrseitig gefordert. M. Cabart-Dannaville beklagte den Niedergang der „Revue maritime“ und M. de Cuverville unterstützte ihn in der Forderung, sie durch freie Erörterung sachmännischer Fragen wieder auf ihren früheren wissenschaftlichen Stand zu heben. M. Thomson stellte Erwägungen darüber in Aussicht.

M. Cuvinot regte in seinem Berichte eine Erweiterung der Befugnisse des Chefs des Generalstabes der Marine an, der nicht allein mit der Organisation der Seestreitkräfte, den Bewegungen und der Mobilmachung der Flotte, sondern auch mit allen Verwaltungsdienstzweigen der fertigen Flotte betraut werden sollte. Sämtliche Personalien müßten an einer Stelle des Ministeriums vereinigt werden.

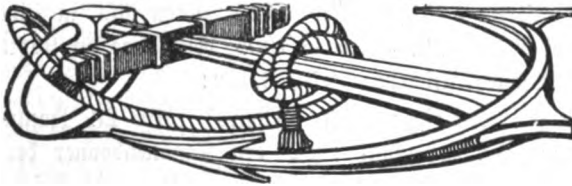
Schließlich teilte der Minister auf eine Anfrage noch mit, daß drei Gelehrte zu biologischen Untersuchungen zum Nutzen der Küsten- und Seefischerei gewonnen seien.

M. Thomson hat im Senat nicht so gut abgeschnitten wie in der Kammer. Die Senatoren legten sich in der Beurteilung des Systems Pelletan keinen Zwang auf und zwangen M. Thomson zur Verteidigung der Maßnahmen seines Amtsvorgängers, so bei der Verzögerung und Verteuerung der Neubauten, die mit Wissen der gesetzgebenden Körperschaften erfolgt sei, und bei den geringen Fortschritten im Unterseebootswesen, die er auf die Neuheit der Waffe zurückführte. Außerdem strich ihm der Senat die ersparten Arbeitslöhne, die er M. Pelletan zu Lohnerhöhungen belassen hatte.

Wie M. Pelletan übrigens über die Verwendung von Staatsgeldern zu Parteizwecken gedacht hat, geht aus einer Bemerkung im Berichte M. Cuvinots hervor, der es tadelt, daß Werftarbeitern, die im Jahre 1904 einem Kongreß in Paris beigewohnt haben, ihr Lohn für die Tage der Abwesenheit weitergezahlt ist.

Der Haushaltsvoranschlag wurde wegen der abgelehnten 80000 Mark Arbeitslöhne von der Kammer beraten. Diese stellte die alten Sätze wieder her, denen der Senat in nochmaliger Beratung zustimmte, nachdem der Marineminister einen Zusatz zum Finanzgesetz gebilligt hatte, der die Höhe der für Lohnerhöhungen und Zulagen verwendbaren Ersparnisse an Arbeitslöhnen aus unbefetzten Stellen auf 280000 Mark beschränkt. Dem vom Senat gemachten Abstrich von 12000 Mark für nicht besetzte Stellen der Adjudants stimmte die Kammer zu, so daß am 21. April das Marinebudget für das Jahr 1905 verabschiedet werden konnte.

M.



Der russisch-japanische Krieg.

(Fortsetzung zum Märzheft.)

(Mit 1 Skizze.)

Nachträge zum Fall von Port Arthur.

In der „St. Petersburger Zeitung“ findet sich folgender interessante Artikel:
Vor der Kapitulation.

Dem „Wladiwostok List“ gebührt das Verdienst, durch die getreue Reproduktion der letzten, am Tage der Kapitulation erschienenen Nummer des „Nowy Krai“ weiteren Kreisen den bisher noch nicht bekannt gewordenen letzten Tagesbefehl des Generals Stössel zu vermitteln. Wir wollen den denkwürdigen Befehl, der die Leiden und Entbehrungen, die Hoffnungen und Enttäuschungen der wackeren Verteidiger Port Arthurs an unserem geistigen Auge vorüberziehen läßt, in seinem vollen Wortlaut wiedergeben. Der vom 20. Dezember 1904, dem Tage der Kapitulation, datierte, einem wehmütigen Abschied gleichende Befehl lautet:

Heldenmütige Verteidiger Port Arthurs! Am 26. Januar dieses Jahres wurde Port Arthur zum erstenmal durch den Kanonendonner des Feindes erregt: seine Torpedojäger überfielen unser auf der Meede liegendes Geschwader; seit dieser Zeit sind elf Monate verflossen. Anfangs wurde unsere Festung von der Seeseite aus bombardiert, seit dem Mai aber auch von der Landseite. Die heldenhafte Verteidigung der Kintschoupositionen hat bereits eine gerechte Würdigung gefunden. Als wir diese Positionen aufgegeben hatten, begannen die berühmten Kämpfe auf den vorgeschobenen Positionen; hierbei wissen wir nicht, worüber wir uns mehr wundern sollen: über die Ausdauer und Hartnäckigkeit des Feindes, der gegen uns stark überlegene Kräfte, besonders an Artillerie, konzentriert hatte, oder über Euren ungewöhnlichen Heldenmut, Eure Tapferkeit und das Geschick der Feldartillerie. Die Positionen bei Suaitankou, Talinkou, Jupilasa, Schinitzi, die Höhen 173, 163, 86 und die Grünen Berge werden stets allen Beteiligten und ihren Nachkommen im Gedächtnis bleiben. Alle werden darüber staunen, wie wir bei Jupilasa zu kämpfen und zu sterben verstanden. Angefangen von Mitte Mai bis 17. Juni hieltet Ihr den Feind weit von der Festung zurück, so daß er erst Ende Juli imstande war, die Festungswerke zu beschießen. Es ist unmöglich, in diesem Befehl alle jene Heldentaten der Garnison aufzuzählen, welche seit dem 26. Januar bis zu dieser Stunde verübt worden sind. Als sich der Feind der Festung und unseren vorgeschobenen Positionen bei Takuschau, Sakuschau, Uglowaja, Rumirnja, Wodopromodny, den Redouten Nr. 1 und 2 näherte, hieltet Ihr den Feind lange zurück — und der Hohe Berg, wie viel Heldenmut hat er gesehen! Die Ausländer staunten schon im September darüber, daß wir uns, ohne irgend welche Hilfe von außen zu erhalten, so lange halten konnten. In Wirklichkeit handelt es sich um Beispielloses. Die ungeheure Zahl der Toten legt von dem Heldenmut der Truppen Zeugnis ab und spricht von der Hartnäckigkeit und von den außerordentlichen, übermenschlichen Anstrengungen, die nur von Euch, Ihr heldenmütigen

Truppen des Weißen Zaren, ertragen werden konnten. Die elzölligen Bomben, diese bisher noch nicht dagewesenen Kriegsfaktoren, haben entsetzliche Zerstörungen oder vielmehr vollständige Vermüstungen angerichtet. Kürzlich noch, am 2. Dezember, wurde unser Heros, Generalmajor Kondratenko nebst acht tapferen Offizieren auf der Stelle durch die Explosion einer solchen Bombe getötet. Vor den Bomben im Gewicht von 15 bis 18 Pud schützten keinerlei Deckungen. Alle unsere Hospitäler sind gegenwärtig beschädigt worden. Auch die Schiffe unseres Geschwaders sind 3 bis 4 Tage nach der Besetzung der Wyssokaja Gora zerschossen worden. Unsere Vorräte an Geschossen sind zum Teil verbraucht, zum Teil vernichtet; außerdem haben wir einen anderen unbarmherzigen, Verderben bringenden Feind in unserer Mitte — den Skorbut. Trotzdem kennt Eure Tapferkeit, Euer Wagemut und Eure Geduld keine Grenzen; doch allem ist ein Ziel gesetzt, auch dem Widerstand. In dem Verhältnis, in dem sich der Feind der Festung näherte, in dem Verhältnis rückten uns auch seine Batterien näher; schließlich wurde Port Arthur von einem Ringe umschlossen, und es begannen die Stürme, die im August ihren Anfang nahmen und bis heute dauern. Diese Stürme haben in der ganzen Kriegsgeschichte nicht ihresgleichen; bei diesen Stürmen zerschellte an Eurer Brust die zahlreiche Armee des tapferen Feindes. Indem die feindliche Artillerie die Überlegenheit ihres Feuers geltend machte, verursachte sie uns ungeheuren Schaden. Schließlich waren wir vollständig erschöpft: von der Garnison, die anfangs 40 000 Mann stark war, standen schließlich zum Schutz der 27 Werst langen Verteidigungslinie nur 9000 Mann zur Verfügung, und auch die waren halb krank. Unter diesen Umständen, besonders nach der Einnahme des Hauptforts Nr. 3, der ganzen chinesischen Mauer, der Kuropatkin-Lunette, der Batterie B, d. h. der ganzen Ostfront und der Westfront bis Liaotieschan die Verteidigung fortsetzen, hieße unsere Truppen täglich einem nutzlosen Morden aussetzen. Trauernden Herzens, doch in der vollen Überzeugung, daß ich eine heilige Pflicht erfülle, habe ich beschlossen den Kampf einzustellen und, um möglichst vorteilhafte Bedingungen zu erlangen, die Festung zu räumen, die nach der Versenkung unserer Schiffe als Zufluchtsort der Flotte, welche nicht mehr vorhanden ist, keine Bedeutung hat. Die zweite wichtige Aufgabe, den Feind von der Hauptarmee abzulenken, haben wir erfüllt: mehr als 100 000 Mann sind an unserer Brust zerschellt. Mit gebrochenem Herzen, aber vollständig von dem Bewußtsein durchdrungen, vor Kaiser und Vaterland die Pflicht erfüllt zu haben, habe ich die Räumung der Festung beschlossen. Ruhmreiche Helden! Schwer ist es nach elfmonatiger Verteidigung die Festung aufzugeben, aber nachdem ich mich davon überzeugt habe, daß eine weitere Verteidigung nur unnützes Blutvergießen bedeuten würde, ist von mir die Räumung der Festung beschlossen worden. Der große Herr und Kaiser und das teure Vaterland werden uns nicht verurteilen. Eure Taten sind der ganzen Welt bekannt, sie werden von allen bewundert. Als General-Adjutant Sr. Majestät des Kaisers nehme ich mir die Freiheit, Euch im Namen Sr. Majestät für die beispiellose Tapferkeit und für die beispiellosen Beschwerden während der ganzen Zeit der Belagerung zu danken. Mit dem Gefühle der Pietät und uns mit dem heiligen Kreuz segnend, wollen wir der ruhmreichen Helden gedenken, die, angefangen vom General bis herab zum Gemeinen, ihr Leben auf dem Schlachtfelde dem Kaiser und Vaterlande zum Opfer dargebracht haben. Ein herzlicher Dank sei Euch aus-

gesprochen, Ihr teuren, tapferen Kameraden. Ich halte es für meine Pflicht, Euren tapferen Vorgesetzten, meinen nächsten Mitarbeitern zu danken. Ich danke den Ärzten, den Veterinären, dem Roten Kreuz und den Schwestern. Ich danke allen, die bei der Verteidigung Dienste geleistet haben, den Radfahrern, Fuhrleuten usw.

Ich eröffne meine Dankbarkeit Euren am Leben gebliebenen Vorgesetzten, und die Erinnerung an die ruhmreich Gefallenen wollen wir allezeit hoch in Ehren halten. Möge Gott ihnen Frieden schenken, in dem Gedächtnis der dankbaren Nachwelt werden sie ewig leben. Die Kapitulationsbedingungen werden besonders bekannt gegeben werden. Heute und bis zu Eurer Rückkehr in die Heimat haltet Euch so, wie es würdigen Kriegern gebührt und am Jahrestage unserer schweren Prüfung betet zu Gott und besleckt nicht Euren Ruhm durch unwürdige Handlungen; seid dessen eingedenk, daß auf Euch der Kaiser, Rußland und alle Staaten blicken. Es ist notwendig, daß alle erkennen und sehen, daß der russische Soldat im Glück und in der von Gott gesandten schweren Prüfung gleich unerschüttert steht.

Da die Kapitulationsbedingungen festgestellt worden sind, so schreibe ich vor, bei der Übergabe der Forts an die Japaner folgendes zu erfüllen: 1. Morgen (21. Dezember) müssen um 9 Uhr morgens alle Forts, Batterien und Befestigungen zwischen dem Lunho und der Befestigung Nr. 5 von der Garnison geräumt werden; 2. zur Übergabe hat der Kommandant eines jeden Forts nebst zwei Untermilitärs zurückzubleiben; 3. nach der Räumung der Forts sind die Marinetruppen von der Armee zu trennen und der zuständigen Marineobrigkeit zu überweisen; 4. die Chefs der Distrikte und Fronten sind verpflichtet, über die pünktliche Erfüllung des Vorstehenden zu wachen; 5. die Kosaken=Spotnja und die berittenen Freiwilligenkommandos haben unter dem Kommando des Kapitäns des Generalstabs Romanowski die Positionen hinter der Neuen und Alten Stadt einzunehmen und über die Erfüllung aller Vorschriften sowie über die Aufrechterhaltung der Ordnung und des Anstandes zu wachen, wobei zu erwägen ist, daß jede Ungebührlichkeit eines beliebigen Taugenichtses die schwersten Folgen nach sich ziehen kann; 6. mit der Erfüllung aller Vorschriften beauftrage ich den Festungskommandanten und gebe ihm als Gehilfen den Chef der 7. Ostsibirischen Schützen=Division Generalmajor Madein bei; 7. ich bitte die Herren Admirale und die Kommandanten der Equipagen, die Marinetruppen zu beaufsichtigen und hierzu Offiziere nebst Patrouillen zu ernennen; 8. der Kommandant der Stadt und der Polizeimeister haben strengstens über die Aufrechterhaltung der Ordnung zu wachen; 9. die Garnisonen der geräumten Forts sind in die Kasernen zu führen.

Bez. der Chef des besetzten Kwantunggebietes General-Adjutant
Stössel.

Port Arthur, am 20. Dezember 1904.

In St. Petersburg ist inzwischen die Kommission zusammengetreten, welche berufen ist, das Urteil über die Notwendigkeit der Übergabe der Festung zu sprechen.

Über den Zustand der russischen Flotte im Hafen von Port Arthur ist nachstehendes bekannt geworden:

Der Minenleger „Amur“ liegt gefentert in dem gefüllten Trockendock, das Hinterschiff ist schwer beschädigt.

Der Panzerkreuzer „Bajan“ ist am Kai im Osthafen gesunken.

Im Westhafen liegen die Linienschiffe „Pobjäda“, „Retwisan“, „Poltawa“, „Peresswjät“ und der geschützte Kreuzer „Ballada“. Alle Schiffe waren dicht unter Land gegangen, um womöglich etwas Schutz vom Pagusan zu haben. Zunächst der Landungsbrücke ist „Ballada“ gesunken, über Wasser schwer beschädigt, die Havarien unter Wasser sind ebenso wie bei „Bajan“ noch ungewiß. Beide Schiffe sitzen auf ebenem Kiel.

Etwa 50 m weiter hat „Pobjäda“ ihr Grab gefunden, der Schiffskörper zeigt zahlreiche Schußlöcher und soll auch unter Wasser nach Angabe der Taucher stark beschädigt sein, besonders an Steuerbordseite, nach welcher er etwa 15° überliegt. Das Deck war, wie auch bei den übrigen Schiffen zum Schutz gegen die Geschosse, mit Kohlen und Briketts bedeckt gewesen; diese Schicht hatte man kurz vor der Übergabe mit Petroleum begossen und angezündet, wodurch die Aufbauten sämtlich ausgeglüht und größtenteils zerstört waren, der Gefehtsmast hat sich nach St. B. übergeneigt. Die Turmdecken der schweren Geschütze sind abgesprengt.

„Retwisan“ sitzt auf ebenem Kiel, Oberdeck, Schornsteine und Aufbauten lassen viele Treffer erkennen, welche wohl größtenteils aus der Schlacht am 10. August stammen mögen, als „Retwisan“ bei seinem Rammversuch das gesamte Feuer der japanischen Linie auf sich zog. Die 15 cm-Geschütze sind meist unter Wasser, die Turmdecken der schweren Geschütze auch hier mit Dynamit abgesprengt. Die schwersten Beschädigungen hat das Schiff unter Wasser empfangen.

Etwa 50 m hinter „Retwisan“ liegt „Poltawa“ auf ebenem Kiel, in flachem Wasser, so natürlich als wenn sie noch flott wäre, äußerlich am wenigsten beschädigt.

Nicht weit davon ist „Peresswjät“ gesunken, dessen Aufbauten und Oberdeck fast so beschädigt ist, wie auf „Pobjäda“. Auf allen Schiffen fehlt die leichte Artillerie ganz, die mittlere zum Teil, sie hat in den Forts Verwendung gefunden.

Die japanische Regierung soll einer Zeitungsnachricht zufolge dem Nordischen Bergungsverein in Cuxhaven den lohnenden Auftrag erteilt haben, die Hebung der Schiffe zu versuchen. Wenn es gelingt, so dürften doch nur „Poltawa“, „Peresswjät“, „Ballada“ und vielleicht „Bajan“ wieder brauchbar werden.

Der Aufbau der Befestigungen und die Benutzung der Festung im weiteren Verlauf des Krieges wird von den Japanern nicht beabsichtigt, nur eine kleine Garnison ist zurückgelassen, die Forts bleiben in dem Zustande, in welchen sie bei der Übergabe waren. Dagegen hat man begonnen die für die Schifffahrt gefährlichen Minen im Golf von Petschili wegzuräumen, eine wichtige und schwierige Aufgabe, an welcher sich auch Kriegsschiffe anderer Nationen (z. B. englische und deutsche) gelegentlich beteiligen.

Das Linienschiff „Sewastopol“ ist in tiefem Wasser versenkt, die Japaner kennen den Ort nicht.

Über den tragischen Untergang der „Sewastopol“ finden sich folgende Einzelheiten in der „Nowoje Wremja“:

Die letzten Tage der „Sewastopol“.

(Nach der Erzählung des soeben nach Petersburg zurückgekehrten Kapitäns 1. Klasse N. D. von Essen, früheren Kdr. des „Nowit“, zuletzt Komdt. der „Sewastopol“.)

Nach der Einnahme des „Hohen Berges“ lagen die Flotte und der Hafen wie auf einem Tisch zu Füßen der Japaner, so daß sie jeden Schuß korrigieren konnten. Es begann das Feuer mit Salven aus 11zölligen Geschützen: zuerst sank die „Poltawa“. Schon am Vorabend der Besetzung des Hohen Berges war ein Zufallstreffer durch das Deck des Schiffes in die Munitionsräume gedrungen und hatte einen Brand verursacht, infolgedessen das Schiff zum Sinken gebracht werden mußte, was der „Silatsch“ ausführte. Am 23. und 24. November beschossen die Japaner die Schiffe im Westhafen und brachten folgende zum Sinken: „Metwian“, „Pobjäda“, „Ballada“ und „Peresswät“. Vom 25. ab begann das Feuer gegen den Osthafen, in dem „Amur“, „Bajan“ und „Sewastopol“ lagen. Die beiden ersten sahen sie vom Hohen Berg, aber die „Sewastopol“, welche dicht an der nördlichen Hafenummauer lag, zeigte nur die Spitzen der Masten. Am Morgen des 25. eröffneten die Japaner Salvenfeuer aus 11zölligen Geschützen und fügten dem „Amur“ ernste Beschädigungen zu, während der „Bajan“ sank; die Geschosse schlugen dicht bei der „Sewastopol“ ein, ohne aber an diesem Tage zu treffen (während der ganzen Belagerung erhielt das Schiff 5 Treffer, 11zöllige Granaten, die aber keinen ernststen Schaden anrichteten). Es wurde mir klar, daß am folgenden Tage mein Schiff das Schicksal der übrigen ereilen würde. Der Hafen war eng, und mit dem Aufwand einiger hundert Granaten konnte es nicht schwer sein, schließlich zu treffen. Überzeugt hiervon, bat ich den Admiral um die Erlaubnis, auf die Flotte hinausgehen zu dürfen. Der Admiral erkannte die Schwierigkeit des Auslaufens für das Schiff an, das von seiner 620 Mann starken Besatzung nur noch 100 an Bord hatte und wenig Munition besaß; aber in Anbetracht der hoffnungslosen Lage erhielt ich die Erlaubnis, nach Gutdünken zu handeln.

Das Auslaufen konnte nur nachts und zur Flutzeit stattfinden, da bei Tage das Schiff zusammengeschossen worden wäre. Die Flut trat Mitternacht ein. Ich machte Dampf auf und bereitete alles zum Auslaufen vor. Die Nacht war dunkel; zur Bezeichnung des Fahrwassers bat ich, Leuchtschiffe aufzustellen. Zum Unglück setzte ein frischer Südwind ein, der in der Durchfahrt starken Seegang verursachte und das Schiff gegen die Hafenummauer drückte. Die Bugfierdampfer, die das Linien Schiff hinausziehen sollten, konnten ihre Aufgabe nicht erfüllen. Ich verlor Zeit und mußte mit der Ebbe auslaufen, als starke Strömung in der Durchfahrt war; die Trosse der Bugfierdampfer wurde gefappt. Es gelang mir, auszulassen; vor den versenkten Schiffen ging ich zu Anker, und konnte mich hier bis zum Tagesgrauen halten, ohne die Schutzneze ausgebracht zu haben, da hierzu die Besatzung zu schwach war. Nach Sonnenaufgang auf der äußeren Flotte zu bleiben, wäre gefährlich gewesen, da sie vom Hohen Berg gut einzusehen war, und ich den Japanern nicht mein Auslaufen verraten und mich nicht einem Torpedoangriff aussetzen wollte. Noch rechtzeitig beschloß ich, in die Weiße Wolfs-Bucht unter den Schutz der Berge der

Tiger-Halbinsel zurückzugehen, da ich wußte, daß dieser Punkt vom Hohen Berge nicht einzusehen war. Der Weg von dem Liegeplatz auf der äußeren Reede dorthin führte über ein feindliches Minenfeld, und ich bat daher um Boote zum Aufräumen des Fahrwassers. Es wurde hell, aber die Boote kamen nicht (sie waren beschädigt worden); der Morgennebel deckte das Schiff gegen Sicht vom Hohen Berg. Dank der eingetretenen Ebbe waren die Minen, die in letzter Zeit gegen unsere Torpedoboote in geringer Tiefe unter der Oberfläche gelegt waren, sichtbar, so daß ich ihnen ausweichen und in der Weißen Wolfs-Bucht neben dem dort liegenden Kanonenboot „Otwaschny“ vor Anker gehen konnte. Sofort nach dem Auslaufen mußte Munition geladen werden, die zur Vermeidung von Feuergefahr während der Beschießung von Bord genommen war; das Beladen der Lastboote mit Munition und die Ausfahrt derselben wurde dank der Umsicht des Leutnants Tscherkassow glücklich durchgeführt. Admiral Wiren ergänzte die Besatzung auf 300 Köpfe — mehr konnte er nicht geben, da die Leute in den Kampfstellungen waren. Nachdem wir die Reede herabgelassen hatten, machten wir uns an die Herstellung eines schwimmenden Netzschutzes aus den Netzen der gesunkenen Schiffe. Die Arbeit wurde im feindlichen Feuer ausgeführt. In Unkenntnis über das Auslaufen des Schiffes, setzten die Japaner in den ersten Tagen das Feuer auf den Osthafen fort, zerstörten die Ramauer und überschütteten buchstäblich den früheren Liegeplatz der „Sewastopol“ mit Geschossen. Das frische Wetter mit Nordwind verhinderte Torpedoangriffe des Gegners.

Als am 29. November Windstille eintrat, wurde der erste Torpedoangriff gemacht; der schwimmende Netzschutz war noch nicht fertig; aber außer dem gewöhnlichen Netz in der Mitte des Schiffes wurden noch Ergänzungsnetze hergestellt, die Bug und Rammes schützten. In der Tat retteten sie das Schiff in dieser und den folgenden Nächten. Die Japaner gingen an den Liegeplatz der Schiffe heran und schossen ihre Torpedos ab. Durch unser Feuer hielten wir sie ab, näher heranzukommen. Auf unserm Linien Schiff waren keine Kleinkalibrigen Geschütze; da diese an die Landbefestigungen abgegeben waren, so blieben nur 6- und 12zöllige Geschütze zur Abwehr. Der Gegner wurde durch Scheinwerfer vom Land und vom Schiff beleuchtet. Kein einziger Torpedoschuß erreichte in dieser Nacht sein Ziel, und wir glaubten schon, daß für dieses Mal die Prüfung überstanden sei. Indessen kurz vor Sonnenaufgang, als es besonders dunkel war, erkannte ich von der Kommandobrücke aus zwei kleine Boote dicht unter der „Sewastopol“, die wahrscheinlich von dem Scheinwerfer am Ufer unbemerkt durchgekommen waren. Ich befahl sofort die Feuereröffnung, aber die Leute konnten die feindlichen Schiffe nicht sehen. Um sie zu entdecken, ließ ich sie mit dem Scheinwerfer beleuchten. Die Boote waren so nahe, daß ich deutlich die japanischen Kommandos hörte. Zwei Torpedos wurden auf etwa 100 m gegen die „Sewastopol“ abgefeuert; sofort eröffneten wir das Feuer, aber die Boote verschwanden aus Sicht. Beide Torpedos trafen unser Schiff, aber nur am Netz; der eine explodierte auf Steuerbordsseite, der andere blieb im Netz hängen und sank. Die Explosion des ersten Torpedos erfolgte so nahe an der Bordwand, daß diese einen Riß erhielt und eine große Abteilung volllief. Nachdem der Riß geschlossen war, wurde das Netz wiederhergestellt und, der größeren Sicherheit wegen, das Heck näher ans Ufer gebracht. Nachts kamen wieder japanische Torpedoboote; hierbei teilte eine der Batterien uns

mit, daß bei dem Vorgehen der Boote von Liaotichan eines derselben auf eine eigene Mine gestoßen und in die Luft gesprengt war. Die Leute, die sich auf ein Riff gerettet hatten, schrien um Hilfe, wurden aber, als am anderen Morgen Rettung kam, nicht mehr gefunden. Auch in dieser Nacht feuerte der Gegner mehrere Torpedos ab, von denen mehrere in den Seitennetzen explodierten. Am Morgen wurde der Schutz durch eine Abteilung unserer Torpedoboote unter Kapitän Koinigki erhöht. Um einer überraschenden Annäherung des Gegners vorzubeugen, stellte ich die Torpedoboote in einer Linie quer über die ganze Bucht aus; zum selben Zwecke legte ich vor das Linienschiff drei Torpedozerstörer, die mit Torpedos und kleinkalibrigen Geschützen ausgerüstet waren.

Diese Nacht vom 1. Dezember ist denkwürdig durch einen tollkühnen Angriff von 20 feindlichen Torpedoboote, die mit Vollampf in Kiellinie gerade auf unsere Schiffe loszuhren. Auf 6 Kabellängen herangekommen, drehten die Torpedoboote gegen unsere Schiffe und feuerten ihre Torpedos ab. Dieses Manöver der Japaner ermöglichte uns leichtes Einschießen, und unsere Geschosse saßen auch gut und überschütteten die Boote mit Sprengstücken. Eines unserer Torpedoboote stürzte sich, ohne einen Befehl abzuwarten, auf die feindliche Kolonne, ging unter dem Hagel unserer Geschosse dicht an ein feindliches Boot heran und brachte es durch einen Torpedoschuß zum Sinken. Außerdem wurden — nach den Beobachtungen vom Ufer und von den Schiffen — noch 2 Boote durch Geschosse zum Sinken gebracht und die übrigen schwer beschädigt. Nach Beendigung des Angriffs sahen wir noch ein Boot, das bewegungsunfähig war; mehrere andere Boote eilten zu seiner Unterstützung herbei, wurden aber durch unsere Schüsse vertrieben. Ich gab Befehl, das Boot zu versenken, was unmittelbar ausgeführt wurde. Auf das damit betraute Boot schossen irrtümlicherweise unsere Küstenbatterien.

In dieser Nacht hatten wir keine Beschädigungen erlitten, wogegen die Verluste des Gegners bedeutend waren. Wie ich später von dem Korrespondenten der Times erfuhr, der 6 Monate bei der Armee Nogi's war und mit dem ich über San Francisco zurückfuhr, kamen nach diesem Nachtangriff 10 Torpedoboote zur Reparatur nach Dalni. Meiner Schätzung nach hatte der Gegner in dieser Nacht 60 Torpedos verschossen, im ganzen aber während der Angriffe auf die „Sewastopol“ etwa 150.

Die folgende Nacht war für uns nicht so glücklich; es erhob sich ein heftiger Schneesturm, in dem die Leuchtkraft der Scheinwerfer versagte. Unter dem Schutz des schlechten Wetters kamen die Japaner dicht an das Schiff heran; sie hatten ihre Taktik geändert und griffen von drei Seiten an. Wir mußten das Feuer verteilen, was seine Wirkung abschwächte. Aber dank dem schwimmenden Netzschuß explodierten die Torpedos in diesem, ohne das Schiff zu erreichen. Während unsere Aufmerksamkeit durch den Angriff abgezogen war, kamen zwei Torpedoboote dicht unter dem Ufer in die Bucht hinein. Eines unserer Torpedoboote, das dicht bei der „Sewastopol“ lag, wollte den Angriff von dem Schiff ablenken und griff ein feindliches Boot an, erhielt aber einen Torpedoschuß in den Bug und war gezwungen, sich am Ufer auf Grund zu setzen, um nicht zu versinken. Ein anderes feindliches Torpedoboot kam währenddessen dicht an das Linienschiff heran auf Steuerbordsseite und schoß zwei Torpedos ab. Beide kamen an dem schwimmenden Netzschuß vorbei; ein Schuß explodierte in den Netzen

des Schiffes und beschädigte die äußere Bordwand, der andere traf das völlig ungeschützte Heck, beschädigte dieses und das Ruder ernst und vernichtete das am Heck liegende Wachtboot. Das feindliche Torpedoboot wurde mit Feuer überschüttet, verschwand aber im Dunkel. Später erfuhr ich, daß auf ihm sich der Kommandant der Flottille befand, dem der Kopf abgerissen wurde. Die Verluste der Japaner sind mir unbekannt; aber aus japanischer Quelle erfuhr ich, daß ihnen ein Boot fehlte.

Wie dem auch sei, unser Schiff hatte schwere Beschädigungen erhalten und legte sich um 10° nach Steuerbord über; das Heck stand unter Wasser, das auch die Offiziersmesse füllte. Die Untersuchung ergab, daß die Beschädigung in der Mitte des Schiffes zwar bedeutend war, aber mit eigenen Mitteln ausgebeffert werden konnte. Das Loch im Heck war sehr groß; zur vorläufigen Verstopfung desselben schlug der Schiffsingenieur ein besonderes Mittel vor; seine Anfertigung wurde begonnen, aber es sollte nicht mehr zur Anwendung kommen. Dank der angestrengten Tätigkeit aller Beteiligten gelang es, das Loch in der Seite so weit zu schließen, daß das Wasser ausgehöpft werden konnte und das Schiff sich wieder aufrichtete; nur das Heck blieb unter Wasser und lag bei Ebbe auf einer Sandbank; dabei waren die Schiffsverbände schon so erschüttert, daß mit der Flut auch das Wasser im Schiff stieg.

Die Japaner glaubten, daß das Schiff kampfunfähig sei, und stellten die Torpedoangriffe ein; aus japanischer Quelle weiß ich, daß vom Augenblick des Auslaufens der „Sewastopol“ auf die Reede Togo selbst in der Nähe der äußeren Reede blieb, um sich vom Untergang des Linien Schiffes zu überzeugen. Tag und Nacht dauerte unterdessen die Beschießung mit Steilfeuer fort, welches die Schiffsreparaturen erschwerte. Nachdem sich das Schiff wieder ausgerichtet hatte, konnten wir die 12zölligen Geschütze zum Steilfeuer über die Berge der Tiger-Halbinsel hinweg benutzen. Dieses Feuer kam den Japanern ganz unerwartet, und beim Fortschaffen der Verwundeten aus den Kampfstellungen fragten sie unsere Offiziere, wer mit 12zölligen Geschützen schieße; „das kann doch nicht die »Sewastopol« sein, die zu nahe am Ufer steht, um so steil zu feuern, und die ja auch schwer beschädigt ist.“ Unsere Offiziere antworteten lachend, daß wir eine neue 12zöllige Batterie errichtet hätten.

Während der feindlichen Stürme am 12. Dezember auf die Stellungen an der Taubenbucht war unser Feuer besonders wirkungsvoll. Es vernichtete eine feindliche Feldbatterie und zerstörte eine Eindeckung. Zu dieser Zeit wurde die telephonische Verbindung unterbrochen, und wir mußten das Feuer einstellen, um nicht die eigenen Truppen zu treffen.

In der Nacht vom 19./20. Dezember erhielt ich zu meiner Überraschung (über die Vorgänge in der Festung war ich nicht unterrichtet) den Befehl, in Anbetracht der Kapitulation von Port Arthur das Schiff zu zerstören. Sofort wurde der „Dwaschny“ gesprengt. Da ich das Schiff nicht im seichten Wasser zerstören wollte, beabsichtigte ich, es weiter hinauszuführen. Während der Nacht wurde die Mannschaft und das bewegliche Gut an Land gebracht; am Morgen lichtete ich die Anker und ging in See. An Bord waren 40 Mann geblieben. Als eine Tiefe von 65 m erreicht war, schifften sich Offiziere und Mannschaften in den Booten ein, und ich öffnete die Schotten und wasserdichten Türen; das Schiff sank schnell. Als es schon stark auf der Seite lag, ging ich auf den „Silatsch“, der dicht herangekommen war. Die

„Sewastopol“ legte sich immer mehr über, verschiedene Gegenstände auf Deck gingen über Bord, dann legte sie sich horizontal, die Schornsteine schöpften Wasser und plötzlich schlug sie völlig um. Der rote Kiel wurde einen Augenblick sichtbar, dann sank das Schiff schnell. Der Untergang hatte 10—15 Minuten gedauert.

Die Vorgänge in der Mandschurei.

Nachdem Marschall Oyama den Rest der Belagerungsarmee von Port Arthur samt einem Teil der Artillerie herangezogen hatte, ist es ihm gelungen, Kuropatkin nach heißen und verlustreichen Kämpfen aus seinen befestigten Stellungen um Mutden zu werfen und die Stadt am 10. März zu besetzen. Damit ist die südliche Mandschurei, d. i. ihr fruchtbarster und dichtbevölkerter Teil, sowie die Hauptstadt in japanischen Händen, ein schwerer Schlag für das russische Prestige in Asien. Die Verfolgung des geschlagenen Heeres ist erst hinter Kaijau auf der Linie Tschantschum—Kirni zum Stehen gekommen. Inwieweit japanische Umgebungsbewegungen die rückwärtigen Verbindungen bedrohen, läßt sich noch nicht erkennen. Dem Nachfolger Kuropatkins, General Renewitsch ist die schwere Aufgabe geworden, die geschlagene Armee unter dem Nachdrängen der Japaner neu zu organisieren.

Die Friedensgerüchte, welche nach der Schlacht bei Mutden noch bestimmter auftraten, als nach dem Fall von Port Arthur, sind wieder verstummt. Auch die beiderseitigen Anleihen sind ohne Schwierigkeiten untergebracht.

Das zweite pazifische Geschwader.

Während ein großer Teil der Presse die Rückberufung des Geschwaders schon bestimmt behauptet, ist die Welt durch die Nachricht überrascht, daß Admiral Rojestvensky mit seiner ganzen Flotte am 8. April Singapore passiert hat. Das erste Telegramm, nach welchem die modernen Linienschiffe einen südlichen Weg gewählt hatten, scheint sich nicht zu bewahrheiten. Die Flotte ist dann am 11. bei den Onamba-Inseln gesehen worden, wohin sich auch das holländische Geschwader unter Kontre-Admiral Sneathlage zur Wahrung der Neutralität begeben hatte. Das Lazarettsschiff „Drel“ hat am 14. Saigon für Ergänzung von Vorräten angelaufen. Der Lloydampfer „Prinz Heinrich“ hat am 14. zahlreiche russische Schiffe in der Kamranh-Bucht (Cochinchina) gesichtet, danach hat dort wenigstens ein Teil des Geschwaders seine Vorräte ergänzt. Die wachsende Erregung der japanischen Presse über französische Neutralitätsverletzung bestätigt die Nachricht.

Die Japaner haben es verstanden, ihre Bewegungen vollständig zu verschleiern, und die Öffentlichkeit über die Aufstellung ihrer Schiffe im unklaren zu lassen. Die Pescadores- und Liukiu-Inseln, der Hafen von Kelung auf Formosa, sowie die Tsugaru-Straße sind Beschränkungen der Schifffahrt unterworfen. Über Matsung (Pescadores) und Genzan an der Nordküste von Korea ist der Belagerungszustand verhängt. Die rechtzeitige Vernichtung des Port Arthur-Geschwaders hat es Admiral Togo ermöglicht, seine Schiffe zu docken und zu reparieren.



De f a



Gaidamak Wadnik
Dzig



eroties
of



Ob Togo die Pescadore's zur Basis seiner Operationen machen wird, ist fraglich, dagegen scheinen Maßnahmen getroffen zu sein, um den brauchbaren Hafen gegen einen russischen Handstreich zu sichern.

Bis zum 16. März hatte die russische Flotte in Koffi Be gelegen. Der Admiral ist mehrere Male zur Vornahme von Schießübungen in See gegangen und hat strenge Befehle zur Aufrechterhaltung der Disziplin gegeben. Der Ausbruch von ansteckenden Krankheiten hat ihn anscheinend veranlaßt, die Weiterreise anzutreten, bevor die Division Nebogatoff sich mit ihm vereinigen konnte. Vielleicht hat er auch keinen Vorteil darin erblickt, die Einheitlichkeit seines eingefahrenen Geschwaders durch die älteren Schiffe Nebogatoffs zu gefährden.

Er hat die etwa 3000 Seemeilen weite Strecke über den Indischen Ozean in 24 Tagen zurückgelegt, wovon ein Abzug für Kohlennehmen zu machen ist; da das Geschwader mit vollen Bunkern und leeren Kohlenschiffen (nach den Telegrammen) Singapore passiert hat, so ist anzunehmen, daß es unter dem Schutze von Sumatra Kohlen ergänzt hat. Bei der Flotte waren, abgesehen von den Hilfskreuzern unter Kriegssflagge, 17 Troßdampfer, welche unter der russischen Handelsflagge fuhren.

Admiral Rojestvensky hat den kühnen Vormarsch bis jetzt mit Umsicht und Energie glücklich ausgeführt und sich damit die Achtung selbst derjenigen erworben, welche seit dem Versagen des 1. pazifischen Geschwaders und dem Huller Zwischenfall nur Mißachtung und Spott für sein Geschwader hatten. Seinen 7 Linien Schiffen und 2 Panzerkreuzern hat Admiral Togo 4 Linien Schiffe und 8 Panzerkreuzer entgegenzustellen, muß aber mit dem Auslaufen der Panzerkreuzer Kossija und Gromoboi aus Wladiwostok rechnen, welche nach den neuesten Nachrichten wieder fahrbereit sein sollen. An leichten Streitkräften ist die Überlegenheit unstrittig auf japanischer Seite. Admiral Nebogatoff hat erst am 8. April Djibuti verlassen und ist am 11. bei Sokotra gesehen worden, weitere Nachrichten fehlen.

Der Ausgang des bevorstehenden Kampfes wird über die endgültige Seeherrschaft in diesem Kriege entscheiden. Die Unterbindung der rückwärtigen Verbindungen des japanischen Heeres könnte der russischen Landkriegsführung noch einmal die Möglichkeit einer Überlegenheit geben, ganz abgesehen von dem enormen Schaden, welcher dem japanischen Handel aus dem auch nur zeitweisen Verlust der japanischen Seeherrschaft erwachsen müßte.

R.



Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1905/06 im Kongreß.

Über die Behandlung des neuen Marineetats im Kongreß ist in diesen Blättern schon mehrfach gesprochen worden. Die Reden für und wider die Regierungsforderungen boten auch in diesem Jahre wenig neues; wenn sie aber auch jetzt wieder sich im allgemeinen auf der Grundlage der Zustimmung oder der Gegnerschaft zum Imperialismus bewegten, so kam doch insofern ein neues Moment hinzu, als der Präsident sich durch seine selbständige, um nicht zu sagen, persönliche Politik im Senate auch innerhalb seiner eigenen Partei eine gewisse Gegnerschaft erweckt hatte, welche sich auch darin äußerte, daß sie sein eigenstes Werk, die Flottenvermehrung, bekämpfte, während auf der anderen Seite wiederum Redner aus der Gegenpartei für diese Vermehrung, wenn auch in bescheidenem Umfange, eintraten. Das Ergebnis war, daß zwar schließlich eine erhebliche Beschneidung der Regierungsforderungen erfolgte, daß jedoch die Richtung der eingeschlagenen Marinepolitik beibehalten worden ist. Erschwerend für die Freunde dieser Politik wirkte immerhin der Umstand, daß ein eigentliches Flottenprogramm nicht vorlag. Das angestrebte Ziel, die Schaffung einer Flotte, welche höchstens der englischen nachstehen soll, wurde zwar immer wieder betont; in welcher Weise dieses Ziel aber erreicht werden soll, d. h. wieviel Schiffe der einzelnen Klassen vorhanden sein sollen, ist bis jetzt nicht gesagt worden. Man darf daher auf das von dem Marinesekretär in Aussicht gestellte Programm gespannt sein, welches endlich den Freunden und Gegnern der Flottenpolitik bekannt geben soll, worauf sie sich festlegen bzw. was sie endlich bekämpfen sollen. Daß damit die Lösung der Frage wesentlich vereinfacht werden würde, ist klar; denn es ist auch für die Freunde der Regierung immer mißlich, sich für eine Politik zu engagieren, deren Ziele nur in vagen Umrissen bekannt gegeben werden und deren Umfang schließlich nicht von der eigenen Regierung, sondern von derjenigen einer fremden Macht bestimmt wird. Allerdings wird auch ein solches Programm niemals ein unabänderliches sein, ein *noli me tangere* darstellen dürfen, weil am letzten Ende die Stärke der Streitkräfte eines Landes, welches seine Stellung behaupten will, von derjenigen anderer Mächte mitbestimmt wird. Indessen gerade bei den eigenartigen Verhältnissen der Union, in welcher auch die geringsten Kleinigkeiten — wie beispielsweise persönliche Ernennungen — durch Gesetz geregelt werden und jede Abänderung einmal bestehender Gesetze außerordentlich schwierig ist, erscheint ein abgeschlossenes Flottengesetz für die Führung der Geschäfte sehr wünschenswert, wengleich auch wiederum die durch den Kauf der Dinge etwa notwendig werdende Änderung oder Erweiterung eines solchen Gesetzes auf Schwierigkeiten stoßen wird.

Für die Flottenvermehrung (*increase of the Navy*) sind für das nächste Etatsjahr bewilligt worden insgesamt 177,5 Millionen Mark gegenüber 133,7 Millionen Mark des Vorjahres. Gefordert waren 207,3 Millionen Mark, es sind also 29,8 Millionen Mark abgelekt worden. Von den angegebenen 177,5 Millionen sind bestimmt:

für Schiff- und Maschinenbau	98 325 499 Mark,
" Panzerung und Armierung	75 600 000 "
" Ausrüstung	3 549 000 "

Neu bewilligt wurden zwei Linienschiffe 1. Klasse von nicht mehr als 16 000 Tonnen Probefahrtsdisplacement. Sie sollen den stärksten Panzer und die schwerste Armierung ihrer Klasse tragen, die höchste erreichbare Geschwindigkeit und möglichst großen Aktionsradius haben und dürfen, abgesehen von Panzer und Armierung, höchstens je 18 480 000 Mark kosten. Die Wahl der Bauwerft ist dem Marine-Sekretär freigestellt mit der Maßgabe, daß der Bau auf einer Marinewerft in Betracht kommt, falls Privatwerften unerhörte Forderungen stellen sollten.

Ferner ist dem Marine-Sekretär gestattet worden, den im vorigen Jahre bewilligten großen Kohlendampfer, welcher auf einer Werft an der pazifischen Küste gebaut werden sollte, auf einer anderen Werft bauen zu lassen.

Die Fertigstellung aller nunmehr bewilligten Schiffe wird 361,5 Millionen Mark kosten, so daß nach Abzug der obigen 177,5 Millionen Mark noch 184 Millionen Mark zu bewilligen sein werden. Alsdann wird die Flotte stark sein:

25 Linienschiffe 1. Klasse,	3 Scouts,
1 Linienschiff 2. Klasse,	45 Kanonenboote verschiedener Art, davon
12 Panzerkreuzer,	21 unter 500 Tonnen,
1 gepanzerter Hammkreuzer,	16 Torpedobootszerstörer,
10 Monitors,	35 Torpedoboote,
23 geschützte Kreuzer,	12 Unterwasserboote,
3 ungeschützte Kreuzer,	

außerdem eine Anzahl von Vorrats- und Lazaretttschiffen, Hilfskreuzern (converted yachts), Segelschiffen, Schleppdampfern usw., welche, wenn überhaupt, jedenfalls nur geringen Gesichtswert besitzen. Das letztere wird man auch von einem größeren Teil der anderen aufgeführten Schiffe sagen dürfen. Diese Zusammenstellung macht den Eindruck, als wenn damit für den letzten Kongreß der Bestand der von den Vereinigten Staaten zu unterhaltenden Flotte gegeben wäre und weitere Bauten nur noch als Ersatzbauten in Frage kämen, wie das auch von mehreren Rednern betont wurde. Es wird sich zeigen müssen, inwieweit das mit dem in Aussicht gestellten Programm des Marine-Departements übereinstimmt.

Nicht uninteressant ist in der Etatsberechnung die Zusammenstellung der durchschnittlichen jährlichen Unterhaltungskosten — Instandhaltungskosten — der einzelnen Schiffstypen. Sie betragen im Etatsjahre 1904:

für ein Linienschiff 1. Klasse	2 258 285 Mark,
" " Linienschiff 2. Klasse	1 640 839 "
" einen Panzerkreuzer	2 129 119 "
" " geschützten Kreuzer	1 701 658 "
" " Monitor	585 967 "
" ein Kanonenboot	493 769 bis 729 401 Mark,
" einen Torpedobootszerstörer	334 312 Mark,
" ein Torpedoboot	173 149 "
" " Unterwasserboot	47 283 "

Der Gesamtetat für 1905/06 beläuft sich auf 100 336 679,⁹⁴ Dollars = 421 414 055,⁷⁵ Mark und setzt sich zusammen, wie folgt:

Gehälter und Löhnungen (auschl. Marineinfanterie)	73 500 000	Mark,
Remunerationen	2 520 000	=
Unvorhergesehene Ausgaben	273 000	=
Bureau of Navigation	7 475 790	=
" " Ordnance	17 624 488,35	=
" " Equipment	25 930 917,60	=
" " Yards and Docks	3 895 264,46	=
" " Medicine and Surgery	1 617 000	=
" " Supplies and Accounts.	24 712 515,58	=
" " Construction and Repair	33 485 861,85	=
" " Steam Engineering	16 707 180	=
Marineakademie	1 464 439,03	=
Marineinfanterie: Gehälter und Löhnungen	9 779 801,98	=
" Sächliche Ausgaben	7 311 618,30	=
Bauten (Public works) für:		
Bureau of Yards and Docks	13 186 740	=
" " Navigation	396 900	=
" " Ordnance	362 040	=
" " Equipment	42 000	=
" " Medicine and Surgery	84 000	=
Marineakademie	3 360 000	=
Marineinfanterie	210 000	=
Flottenvermehrung (siehe oben)	177 474 498,60	=
	<u>421 414 055,75</u>	Mark.

Im einzelnen ist zu den vorstehenden Positionen folgendes zu bemerken: Die bewilligten Mittel für Gehälter und Löhnungen stehen um 10,5 Millionen Mark gegen die Etatsforderung zurück; dieser Betrag wird jedoch durch Ersparungen aus dem Vorjahre ausgeglichen. Der Etat an Matrosen ist um 3000 Mann erhöht und beträgt 34 500 Mann. 2500 Apprentices (Schiffsjungen und unausgebildete Mannschaften der Landbevölkerung) sollen auf Schulstationen am Lande und auf Schulschiffen ausgebildet werden. Der Präsident darf jährlich bis zu 21 warrant-machinists anstellen.

Aus der Summe von 273 000 Mark für unvorhergesehene Ausgaben dürfen 6300 Mark für die Vermessung und einen Voranschlag zur Verbesserung der Einfahrt nach Welles Harbor — Midway Island — entnommen werden. Ebenso sollen aus dieser Summe die Kosten für den Heimtransport der Überreste derjenigen Offiziere und Mannschaften, welche seit 1898 im Dienste auswärts verstorben sind, bestritten werden.

Bureau of Navigation: Für die Unterhaltung von Kohlendampfern sind 1 650 600 Mark ausgeworfen, für die Schulstationen in Californien bzw. zu Rhode Island 210 000 bzw. 256 200 Mark, für das War College 70 140 Mark.

Das Bureau of Ordnance erhält 12 600 000 Mark für Waffenwesen, 2 100 000 Mark für rauchschwaches Pulver, 34 860 Mark für Versuche mit neuen Betriebsmaschinen, 420 000 Mark für neue Maschinen und 210 000 Mark für neue Kessel in der Geschützfabrik, 420 000 Mark für Reservetorpedos, 210 000 Mark für

Armierung von Hilfskreuzern, 630 000 Mark für Reservegeschütze, 273 000 Mark für die Torpedostation, 252 000 Mark für die Marinemiliz und 126 000 Mark für Reparaturen an Magazinen usw. Gefordert waren mehr für Waffenwesen 2 100 000 Mark, für Reservegeschütze für Hilfskreuzer 315 000 Mark, für Reservegeschütze 210 000 Mark.

Das Bureau of Equipment erhält 12 600 000 Mark für Ausrüstungswesen, 11 550 000 Mark für Kohlen, 315 000 Mark für Vermessungswesen. Für Kohlendepots sind nur 1 260 000 Mark ausgeworfen, 1 680 000 Mark weniger als gefordert, weil noch große Ersparnisse aus dem Vorjahre zur Verfügung stehen.

Für Bauten auf den Werften und Marinestationen sind an Stelle der geforderten 28 408 000 nur 12 067 860 Mark bewilligt worden. Die Summe verteilt sich auf die einzelnen Plätze, wie folgt:

	Mark	Mark
Boston	684 180	(1 758 120)
New York	345 240	(4 196 640)
League Isl.	1 583 400	(2 486 400)
Washington	575 400	(1 377 600)
Charleston	1 663 200	(3 389 400)
Norfolk	621 600	(1 558 200)
Key West	121 800	(205 800)
Pensacola	653 100	(1 230 600)
Mare Isl.	630 840	(1 179 780)
Puget Sound	896 700	(1 619 100)
New Orleans	399 000	(567 000)
Tutuila	4 200	(4 200)
Olongapo	420 000	(504 000)
Guam	42 000	(84 000)
Portsmouth	1 201 200	(2 376 780)
=	126 000	für Projektbearbeitung
=	2 100 000	= Reparaturarbeiten.

Die eingeklammerten Zahlen sind die im Etatsentwurf geforderten, wie sie im Aprilheft auf S. 445 mitgeteilt worden sind. Vergleicht man diese mit den bewilligten Summen, so ergeben sich zunächst, mit alleiniger Ausnahme des Postens für Tutuila, sehr erhebliche Abstriche, welche sich bei der Fertigstellung der in Bau befindlichen Schiffe, hinsichtlich der Reparaturen und des Betriebes der Flotte überhaupt empfindlich fühlbar machen werden. Am auffallendsten ist, wenn hier nicht etwa ein Fehler in der Berichterstattung vorliegt, die Herabsetzung der Forderung für New York: sie würde einstweilen einen Verzicht auf den von allen Seiten als dringend bezeichneten Ausbau dieser wichtigsten Werft darstellen, wohingegen der Werft Portsmouth erhebliche Mittel zugewendet werden. Für Cavite, Dry Tortugas, Hawaii und New London scheinen tatsächlich Bewilligungen nicht erfolgt zu sein.

Für die Marineakademie zu Annapolis sind zum Ausbau 3 360 000 Mark bewilligt worden, so daß von den hierfür ausgeworfenen 42 Millionen noch 5 460 000 Mark bereitzustellen sind. Man hofft, die Arbeiten im Verlaufe der nächsten beiden Jahre zu beendigen.

Für die Marineinfanterie sind 2 608 200 Mark weniger als gefordert, aber immerhin 420 000 Mark mehr als im Vorjahre, bewilligt worden. Das hängt mit der Vermehrung des Personals zusammen, von welcher allerdings nur die Hälfte der geforderten Zahl gutgeheißen worden ist.

Das Gesamtbild des vorliegenden Stats und der mit ihm im Zusammenhange stehenden Kongreßverhandlungen ergibt, daß die der Flottenentwicklung abholden Parlamentarier zwar ein langsameres Tempo durchgesetzt haben, daß jedoch immer noch hinreichende Mittel bewilligt worden sind, um einen Stillstand auszuschließen, so daß das der Marineverwaltung vorschwebende Ziel, wenigstens die zweitstärkste Flotte der Welt zu schaffen, erreichbar bleibt.

Zur Beleuchtung der Auffassungen, welche bei den Beratungen im Kongreße laut wurden, sei nur noch folgendes erwähnt:

Während der Vorsitzende der Kommission im Repräsentantenhause, Mr. Foß, bei Einbringung des vorstehenden Stats erklärte, „der vorgelegte Entwurf kann in keinem Teile beschnitten werden, ohne in gewissem Umfange die Leistungsfähigkeit unserer Flotte im nächsten Jahre zu zerstören,“ außerdem aber seien die Bewilligungen des Vorjahres zu knapp gewesen, weil die Bauten schneller gefördert worden wären, als man angenommen habe, und schneller als je zuvor, machte trotzdem ein Redner der Gegenpartei geltend, bei Ausbruch des Krieges von 1812 wäre die Flotte nicht vorbereitet gewesen und habe doch die größte Seemacht der Welt besiegt. Hierauf entgegnete sogar ein demokratischer Redner, es sei bei Ausbruch des Krieges jedenfalls jedes Schiff bewilligt gewesen. Das Stärkste leistete sich aber der demokratische Abgeordnete Cochran (New York) mit den Behauptungen, die Geschütze der geforderten Linienfahrer würden nicht gegen fremde Schiffe, sondern gegen den Senat der Vereinigten Staaten gerichtet werden, und „er glaube nicht, daß ein wirklich anständiger Mensch im Frieden in die Flotte einträte, und andere Leute würden auch im Kriege nichts leisten“, worauf er von dem flottenfreundlichen Abgeordneten Dayton mit der Bemerkung abgefertigt wurde: „Ich glaube, der Herr wäre imstande, den Flotten der ganzen Welt im Hafen von New York mit bloßer Faust entgegenzutreten, und ich preise seinen Mut, obwohl ich dazu doch sagen möchte, wie der Irländer, als er den Stier gegen die Lokomotive anrennen sah: ich bewundere auf das höchste seinen Mut, nicht aber in gleichem Maße seine Urteilsfähigkeit.“

Man sieht, daß der Ton der Debatte schon ein lebhafterer geworden ist, wie im vorigen Jahre. Wenn aber auch die Gegnerschaft gegen die Flottenvermehrung zunächst jedenfalls an Terrain gewonnen hat, obwohl, wie in der Debatte festgestellt wurde, die Finanzlage der Union die beschlossenen Ersparnisse nicht gebieterisch fordert, so gereicht es doch dem Kongreß zur Ehre, daß gegen die Flotte selbst und ihr Personal, besonders das Offizierkorps, kein herabsetzendes Wort gefallen ist. Auch bei den entschiedensten Gegnern des „Militarismus“ herrscht immer noch der Stolz auf die militärischen Einrichtungen des Landes und ihr Personal vor, welcher diesen in ernststen Tagen den nötigen Rückhalt gewährt.

Mosendahl.



Die Frühjahrsversammlung der Institution of Naval Architects.

In den Tagen vom 12. bis 14. April hielt die Institution of Naval Architects in London die diesjährige Frühjahrsversammlung unter dem Vorsitz ihres Präsidenten, des Earl of Glasgow, ab. Wenn auch die in diesen Versammlungen behandelten Fragen dem Charakter der Gesellschaft entsprechend vorwiegend technischer Natur sein müssen, so wurden doch in früheren Jahren auch einige Fragen von einem allgemeineren Standpunkte aus angefaßt, so daß auch Nichttechniker durch die Vorträge gefesselt und angeregt wurden. In diesem Jahre herrschte aber ausschließlich die reine Technik vor, und zwar in solchem Umfange, daß selbst die Techniker, die nicht besonders eingehend mit der Spezialfrage vertraut waren, an einer Diskussion nicht teilnehmen konnten. Diese verlief somit ziemlich trocken. Drei Vorträge beschäftigten sich allein mit der Beanspruchung der Schiffsverbände im Seegange: Professor Biles sprach über „Strength of Ships“ auf Grund der Versuche mit dem Torpedobootszerstörer „Wolf“, Mr. Bruhn über „Structural Arrangements in Ships“, Mr. Alexander über „Longitudinal Bending Moments among Waves.“ Zwei andere Vorträge behandelten ähnliche maschinelle Themata, nämlich derjenige von Mr. Hedd über „Variation of Angular Velocity in Shafting“ und derjenige von Mr. Mallock über „Methods of Preventing Vibration“. Der vorjährige Vortrag Sir Edward Reeds über die Linienschiffe „Triumph“ und „Swiftsure“, an den sich eine lebhafteste, fast persönliche Aussprache zwischen dem Vortragenden und Sir William White angeschlossen, hatte anscheinend den italienischen Konstrukteur von Ansaldo & Co. in Genua veranlaßt, die Konstruktion der Armoured Cruisers „Kasuga“ and „Nishin“ zu besprechen, und auch wohl den Konstrukteur der „Discovery“ ermuntert, bis ins kleinste Detail gehende Angaben über dieses Südpolar Schiff zu machen, das nach einer dreijährigen antarktischen Reise im vorigen Sommer glücklich zurückgekehrt ist. Ein etwas weitergehendes Interesse als alle diese Vorträge kann nur die Ansprache des Präsidenten beanspruchen, die, abgesehen von einem Überblick über die Lage des Schiffbaus, zwei augenblicklich im Vordergrund stehende Fragen, die Leistungsfähigkeit der Turbinenmaschinen und der Gasstrommaschinen, streifte. Auf diese Eröffnungsrede des Präsidenten wird deshalb im Nachfolgenden etwas näher eingegangen, während die erwähnten Vorträge nur soweit gestreift werden, als es nötig ist, um den Lesern der Rundschau eine Andeutung des Inhalts zu geben.

I. Die Ansprache des Präsidenten.

Nach Verlesung des Jahresberichts durch den Gesellschaftssekretär, aus dem nur erwähnt zu werden braucht, daß der im vorigen Jahre angeregte Bau einer Schleppversuchstation in Bushy in den Schiffbaukreisen gut aufgenommen worden ist, auch eine leidliche pekuniäre Unterstützung gefunden hat — es sind 6000 Pfd. Sterl. von den Baukosten von 19 000 Pfd. Sterl. gezeichnet — aber infolge der gedrückten Lage des Schiffbaus zunächst nicht weiter verfolgt werden soll, hielt der Präsident die übliche Ansprache. In dieser berührt er:

1. die allgemeine Lage der Schiffbauindustrie,

die in allen Staaten im letzten Jahre keine günstige gewesen, sei in England noch besser als im Auslande. So z. B. seien in Frankreich 1904 nur 81 200 Tonnen (ausschließlich der Kriegsschiffe), im Jahre 1902 dagegen 192 000 Tonnen gebaut; in den Vereinigten Staaten von Nordamerika sei der Rückgang im Handelsschiffbau infolge Zusammenbruchs des Shipbuilding Trust noch bedeutender gewesen, nämlich von 433 000 Tonnen im Jahre 1902 auf 238 000 Tonnen im Jahre 1904; allerdings werde dieser Ausfall durch die ungewöhnlich hohe Tonnenzahl im Kriegsschiffbau von 170 885 Tonnen wieder zum großen Teil ausgeglichen. In Großbritannien zeigten die Zahlen dagegen eine geringe Zunahme, wenn sie auch hinter den Leistungen von 1898 und 1902 bedeutend zurückblieben; aus der am 31. Dezember 1904 im Bau befindlichen Tonnage, die diejenige am gleichen Tage 1903 um mehr als 50 000 übersteige, lasse sich zum Glück eine weitere Hebung der englischen Schiffbauindustrie erwarten;

2. die Marineverwaltung,

deren bisherigem Leiter, Lord Selborne, er volle Anerkennung zollt, wenn er sich auch mit seiner Personalreorganisation nicht völlig einverstanden erklärt; die zum ersten Male seit vielen Jahren mögliche Verminderung der Ausgaben um 3 500 000 Pfd. Sterl. sei durch Ersparnisse auf schiffbaulichem Gebiete, durch die verminderten Reparaturausgaben nach Ausrangierung veralteter Schiffe und durch die bereits in den vorhergehenden Jahren erfolgte Bezahlung der Linienfahrer „Triumph“ und „Swiftsure“ möglich gewesen. Für sehr beachtenswert hielt der Präsident den Entschluß der Admiralität, auf Grund der Erfahrungen des russisch-japanischen Kriegs einen neuen Typ von Hochseetorpedobootszerstörern zu konstruieren. Nachdem er dann noch den Entschluß der Admiralität gebilligt hatte, nach Abschluß der Untersuchung der Kesselkommission nur noch Wasserrohrkessel zu bauen, geht er zu dem Hauptpunkt seiner Rede:

3. der Einführung von Turbinenmaschinen

über, wobei er besonders neue Angaben allerdings auch nicht macht. Die Handelsbeilage des „Hamburgischen Korrespondenten“ berichtet über diese Ausführungen des Redners folgendermaßen:

„Über die Frage, die immer noch die brennendste Wißbegier der technischen Welt wach erhält, über die Turbinenfrage, äußerte der Redner, daß er wiederholen müsse, was er im vorigen Jahre gesagt, daß man immer noch warte auf die praktische Vorführung der Turbine in größeren Fahrzeugen vom gewöhnlichen Typus der Seedampfer. In diesem Zustande der Erwartung sei man auch noch heute. Die glückliche Überfahrt des ersten Turbinendampfers über den Atlantischen Ozean bedeute aber schon einen Meilenstein in der Geschichte der Ozeanschifffahrt. Der Allandampfer „Victorian“ habe auf seiner fast siebentägigen Reise keine Rekordfahrt machen sollen, weil man es für wünschenswert gehalten habe, daß Kessel und Maschinen sich erst einarbeiteten, daher sei die Reise keineswegs eine schnelle gewesen, im übrigen nach den Berichten aber in jeder Beziehung befriedigend, und Heeder sowohl wie Erbauer des Schiffes verdienten einen herzlichen Glückwunsch. Bemerkenswert seien ferner die Probefahrten

des Kreuzers „Amethyst“ gewesen, weil diese einen vorzüglichen Vergleich mit den Leistungen der gewöhnlichen Maschinen in einem gleichen Schiffe ermöglicht hätten. Dabei habe der genannte Kreuzer sein Schwester Schiff mit gewöhnlichen Maschinen in der Geschwindigkeit um 1,29 Knoten oder 5,45 Prozent übertroffen, für ein Kriegsschiff ohne Frage ein großer Vorzug. In Betracht komme aber auch der Verbrauch von Heizmaterial, und hier ergäben sich Resultate, über die sich streiten lasse. Bei den höheren Geschwindigkeiten arbeitete die Turbine wirtschaftlicher, bei den geringeren die gewöhnliche Maschine. Bei 10 Knoten würde die „Amethyst“ eine Strecke von 7,42 Meilen mit 1 Tonne Kohlen laufen können, ihr Schwester Schiff mit gewöhnlichen Maschinen aber 9,75 Meilen. Bei 14 Knoten Geschwindigkeit stellten sich die betreffenden Ziffern auf 6,6 und 6,8, also noch etwas zuungunsten der Turbine, bei 18 Knoten aber umgekehrt, nämlich auf 4,8 und 3,7, bei 20 Knoten auf 4,22 und 2,9, und bei 23,6 Knoten — eine Geschwindigkeit, die das Schiff mit gewöhnlichen Maschinen nicht erreiche — laufe das Turbinenschiff etwas über 2 Meilen per Tonne Kohlen, das andere Schiff bei 22 Knoten, seiner annähernden Höchstgeschwindigkeit, 1,89 Meilen per Tonne. Die Flottenstrategen müßten sich nun überlegen, ob die Vergrößerung der Maximalgeschwindigkeit bei geringerem Kohlenverbrauch den größeren Aktionsradius der minder schnellen Schiffe mehr als ausgleiche. Das Kohlenfassungsvermögen dieser Art Schiffe betrage 750 Tonnen, und wenn man annehme, daß im Kriegsfalle eine Reise von 7300 Meilen ohne Ergänzung des Kohlenvorrats erforderlich sei, so würde das gewöhnliche Schiff das leisten können, das Turbinenschiff aber nicht, weil sein Radius auf 5570 Meilen beschränkt sei. Es frage sich aber, ob in Kriegszeiten diese kleinen Kreuzer in die Lage kommen würden, mit nur 10 Knoten Geschwindigkeit zu fahren. Wenn aus strategischen Gründen 18 Knoten erforderlich seien bei einer Reise von 3600 Meilen, so könne das Turbinenschiff mit seinem Kohlenvorrat das leisten, das andere nicht, oder, um noch ein anderes Beispiel anzuführen, wenn die Reisestrecke sich auf 2770 Meilen belaufe, so sei die Höchstgrenze für die gewöhnlichen Maschinen 18 Knoten, während das Turbinenschiff dann noch genug Kohlen habe für das Gesecht und für eine weitere Dampfstrecke von 700 bis 800 Meilen bei 18 Knoten, 1000 Meilen bei 14 Knoten usw.

Bei einem Kriegsschiff, das fast die ganze Zeit seines Lebens mit Kreuzen zubringe, wobei die Geschwindigkeit wenig zu bedeuten habe, sei die Verringerung der Wirtschaftlichkeit bei geringer Geschwindigkeit eine ernste Sache. Mit dem Durchschnittshandelschiff stehe es anders. Dieses solle andauernd mit seiner normalen Höchstgeschwindigkeit laufen und nur ausnahmsweise langsamer. Allerdings würde der Vergleich zwischen den beiden erwähnten Kriegsschiffen für die Handelsflotte nicht zutreffend sein, da der Kreuzer mit gewöhnlichen Maschinen Anforderungen Rechnung tragen müsse, die man in der Handelsflotte nicht stelle, weil man bei dem Kreuzer, wie bei allen Kriegsschiffen für einen großen Umfang der Geschwindigkeitsleistungen Vorsorge treffen müsse.“

Hierzu muß bemerkt werden, daß der Präsident anscheinend die ökonomische Leistung der Turbinenmaschine bei hohen Geschwindigkeiten für Kriegsschiffe nicht ganz richtig würdigt. Ein Kreuzer z. B. wird im Kriege zweier energischer Gegner vor-
ausichtlich in der Regel mit hoher Fahrt laufen. Ist man hiervon überzeugt, so darf

eine etwaige Ersparnis in Friedenszeiten keine Rolle spielen, denn jede Kriegsflotte und somit jedes Kriegsschiff wird für den Krieg gebaut.

Zum Schluß kommt der Präsident auf

4. Die Gastkraftmaschinen

zu sprechen; er bezeichnet die Leistung, ein Boot von 40' Länge mit 26 Sm (30 Statute miles) vorwärts zu treiben, als eine wunderbare Leistung. Hierzu kämen noch mancherlei andere Vorzüge, Ersparnis an Raum, Heizmaterial, Arbeitskräften und Aufsichtspersonal und besonders an Gewicht sowie der schnellen Fahrtbereitschaft, so daß sich mit Recht große Hoffnungen an diese neue Maschinen knüpfen. Die Schwierigkeit, die der praktischen Ausführung von großen Maschinen mit höherer Geschwindigkeit noch gegenüberstände, würde zweifellos mit den Jahren behoben werden. Wenn weiterhin diese Maschinen auch mit einer billigeren Art von Heizöl betrieben werden könnten, so werde der Schiffbauindustrie ein ganz neues Arbeitsfeld eröffnet, der Dampf kann dann auf seinen Vorbeeren ausruhen.

II. Die Vorträge.

1. The Design of the Antarctic Exploration Vessel „Discovery“.

Die Reihe der Vorträge eröffnete Mr. Smith über das von ihm für die Südpolarexpedition konstruierte Polarschiff „Discovery“. An der Hand von äußerst zahlreichen Zeichnungen gab er genauen Aufschluß über Schiffsformen, Einrichtungen, Maschinen und Takelage. Der genaue Wortlaut des Vortrags findet sich im Engineering. Bei der Diskussion erklärte der seemannische Leiter der englischen Südpolarexpedition Kapitän Scott, daß das Schiff in jeder Hinsicht den Anforderungen entsprochen und ein sehr gutes bequemes Seeschiff gewesen sei. Allgemeine Daten über dieses Schiff sind im Jahrgang 1903 der Marine-Rundschau gegeben.

2. The Armoured Cruisers „Kasuga“ and „Nishin“.

Der Oberst Solliani gab von diesen Schiffen, die kurz vor dem Ausbruch des russisch-japanischen Krieges von Argentinien an Japan verkauft wurden, ebenfalls ausführliche Daten, die zwar die bisherige Kenntnis der viel besprochenen Schiffe im einzelnen erweitern, aber wesentliches nicht bringen. Der Redner benutzte die Gelegenheit, um die Brauchbarkeit eines derartigen Panzerkreuzertyps zu betonen. Der genaue Wortlaut ist im Engineer und Engineering veröffentlicht worden. Kapitän Fuji von der japanischen Marine bestätigt die Zufriedenheit der japanischen Marineverwaltung mit den Schiffen, ohne die tatsächlichen Leistungen derselben in der Praxis näher zu berühren, und hob vor allem die große Elevationsfähigkeit der Geschütze hervor, die ihre Verwendung zu besonderen Beschießungszwecken — Port Arthur — ermöglicht hätten. Bemert sei hierzu, daß den Russen die Schiffe wegen ihrer kleinen Bordhöhe die unangenehmsten Ziele waren. Sir William White gab der an sich nicht sehr anregenden Diskussion eine allgemeine Wendung, in der er auf das Verdienst der Italiener auf dem Gebiete des Panzerkreuzerbaues hinwies. In der Marine-Rundschau haben beide Schiffe Anfang 1904 zu einer Diskussion Veranlassung gegeben.

3. Strength of Ships.

Professor Biles bespricht hier die Versuche über die Beanspruchung des Schiffskörpers auf Bruchfähigkeit auf Grund der Versuche mit dem Torpedobootszerstörer „Wolf“, die im Auftrage der Kommission über die Torpedobootszerstörer angestellt wurden, als die Weichheit der 30 bis 35 Seemeilen-Boote zu schweren Havarien bei schlechtem Wetter in dem Kanal geführt hatte. Die Versuche wurden zuerst im Dock und mit Hilfe des Stromeyer'schen Meßapparats, dann im Seegange ausgeführt. Sie ergaben eine merkwürdige Übereinstimmung mit theoretischen Berechnungen. Im Dock wurde das Boot an zwei Punkten gestützt und dann verschieden belastet. Die höchste Beanspruchung bei den Versuchen im Dock waren derartig, daß eine Zugkraft von nahezu 9 Tonnen auf den Kiel und ungefähr 7 Tonnen auf den Deckverband kamen. Die bei hoher See in der Nähe von Lizard angestellten Messungen ergaben 5,38 Tonnen Zugkraft auf den Kiel und 2,68 Tonnen Druck auf das Oberdeck, blieben also bei weitem hinter dem Resultat im Dock zurück.

Bei der Diskussion wurde der Wert dieser Untersuchungen für die Schiffskonstruktion anerkannt.

4. Longitudinal Bending Moments among Waves.

war ein dem vorigen ähnlicher Vortrag von Mr. J. H. Alexander, in dem nachgewiesen wurde, daß die auf dem Wellenberge oder im Wellentale auf Verbiegung wirkenden Momente a) geringer sind bei Schiffen mit scharfen Wasserlinien als bei Schiffen mit vollen Wasserlinien, b) größer sind bei geradborbigen Schiffen mit geringem Tiefgang als bei solchen mit größerem Tiefgange und daß c) die V-Formen an den Schiffsenden das Moment zum Durchbiegen nach oben verstärken, dasjenige zum Durchbiegen nach unten vermindern.

5. Der Vortrag: Some Experiments on Structural Arrangements in Ships.

Mr. J. Bruhn behandelt die auf Veranlassung der Lloyds von der Palmer'schen Werft angestellten Versuche, welche Balken- oder Spantenform für Schiffszwecke die geeignetste sei. Das Resultat dieser Untersuchungen war, daß die Form des Querschnitts der Spanten und Balken auf die Tragfähigkeit und Steifheit keinen großen Einfluß ausübt, solange die Widerstandsfähigkeit, das Trägheitsmoment und die Dichtigkeit der Struktur nicht beeinträchtigt werden.

6. In dem Vortrage: Margins and Factors of Safety

sucht Mr. Seaton zu beweisen, daß 40 Prozent über den gewöhnlichen Arbeitsdruck ein genügender Sicherheitskoeffizient für Schiffskessel seien, während jetzt 100 Prozent verlangt würden, und verurteilt das Vorgehen der Reeder, bei den Probefahrten eine höhere Geschwindigkeit zu fordern, als im gewöhnlichen Betriebe ausgenutzt werden sollte.

7. Variation of Angular Velocity in Shafting

war der Vortrag von Mr. John Deck betitelt, in dem der Redner auf Grund von Versuchen feststellte, daß bei niedrigerer Umdrehungszahl die Änderung der Winkelgeschwindigkeit größer sei und mit zunehmender Umdrehungszahl abnehme; bei einer Ausnahme von dieser Regel träten Vibrationen ein; je stärker die letzteren sind, um

so größer sei auch die Veränderung der Winkelgeschwindigkeit. Diese Veränderungen nähmen außerdem bei zunehmendem Tiefgange ab.

8. In dem Vortrage: Method of Preventing Vibration

beschrieb Mr. J. Mallock eine Art Steuerungsapparat, um bei zwei Maschinen jede Maschine in entgegengesetzten Phasen laufen zu lassen, um so die Vibration des Schiffes aufzuheben.

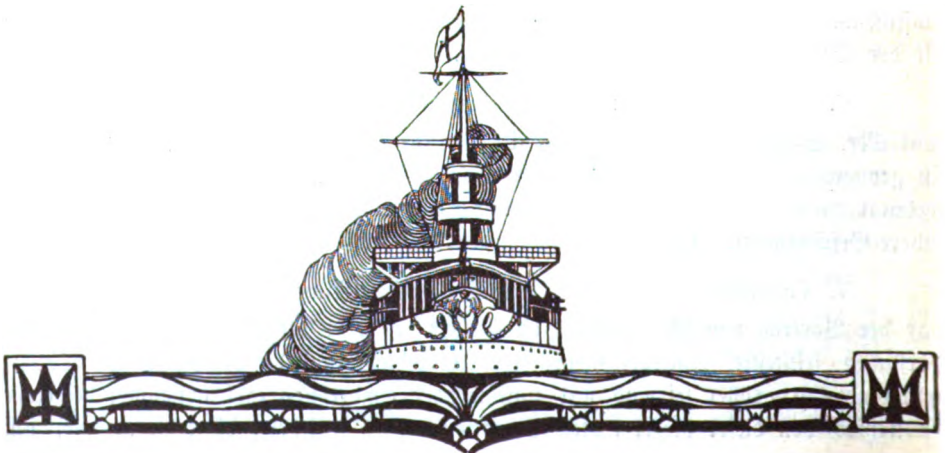
9. Zum Schluß sei noch der Vortrag von Mr. J. B. Millet:

Submarine Signalling by Means of Sound

erwähnt, der einen von der kanadischen Regierung angenommenen, von verschiedenen großen Dampfschiffahrtsgesellschaften erprobten Apparat zum Signalisieren durch das Wasser hindurch beschreibt, der besonders bei Nebel in der Nähe der Küsten von großem Nutzen ist. Die Töne werden durch eine helltönende Glocke, die einen mehrere Zoll dicken Rand hat, gegeben. Ein Mikrophon in einem Kasten, der mit einer dichteren Lösung als Seewasser gefüllt ist, dient zur Aufnahme und Weitergabe der Töne.

Die übrigen Vorträge können übergangen werden. Nach den hier besprochenen hat es den Anschein, als ob ein bestimmtes technisches Programm für die diesjährige Versammlung aufgestellt worden sei, wenigstens läßt sich auf andere Weise die Übereinstimmung in der Wahl der Vortragsthemata kaum erklären. Wenn die behandelten Fragen augenblicklich, bei dem Bestreben, überall an Gewicht zu sparen und die Geschwindigkeit der Schiffe zu erhöhen, auch von großer technischer Wichtigkeit waren, so kommt doch der allgemeine Eindruck in den Äußerungen einiger englischen Zeitungen zum Ausdruck, die Institution of Naval Architects würde ihre bisherige Bedeutung verlieren, wenn sie sich in den Vorträgen lediglich auf Detailabhandlungen beschränkt.

v. U.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Aktive Schlachtflotte. Die Linienschiffe und Kreuzer erledigten im April Einzelübungen und Schießübungen. An einzelnen Tagen übten die Geschwader im Verbande. Die Kreuzer befanden sich vom 3. bis 6. April zu einer Übungsreise in der Nordsee. Ende April beginnen die Gefechtsbesichtigungen der Linienschiffe und Kreuzer. Nach Beendigung dieser, etwa vom 10. Mai ab, üben die Verbände bis zum 20. Mai geschlossen für sich. Am 24. Mai treten die Flottillen zur Schlachtflotte. Bis zum 10. Juni finden dann Übungen im Flottendenverbande in der Nordsee statt. Dem Beginn dieser Übungen gehen Verbandsbesichtigungen der Geschwader und der Flottillen in der Formaltaktik voraus.

„Elsaß“ hat die Probefahrten Anfang April abgeschlossen und ist nunmehr ganz in den Geschwaderverband eingetreten.

„Friedrich Carl“ stieß in Gibraltar beim Anlegen an der Mole infolge eines Versehens des Maschinentelegraphenpostens mit dem schon an der Mole liegenden englischen Schlachtschiff „Prince George“ zusammen und beschädigte dieses am Bug, blieb aber selbst unbeschädigt. Der Maschinentelegraphenposten legte auf das Kommando „langsame Fahrt zurück“ den Telegraphen auf „voraus“ und beharrte in diesem Fehler, als weitere Kommandos für schnellere Gangart „rückwärts“ erfolgten. Als dieser Irrtum entdedt wurde, gelang es nicht mehr, das Schiff mit „äußerster Kraft zurück“ zum Stehen zu bringen. Der größere Teil der englischen Presse hat das an sich peinliche Vorkommnis in sachlichster und von seemannischem Verständnis zeugender Weise als unglücklichen Zufall, wie er bei der Seefahrt vorkommt, dargestellt.

— **Auslandsschiffe.** Die Schiffe des Kreuzergeschwaders werden im Frühjahr, wie folgt, stationiert sein:

Schiff	April	Mai	Juni
„Fürst Bismarck“ (Geschwaderchef)	Yangtsegebiet	Wufung, Tsingtau	Tsingtau
„Hansa“ (Zweiter Admiral)	Südchina	Südchina, Tsingtau	Tsingtau
„Thetis“	Südchina (Stationär)	Südchina (Stationär), Tsingtau	Tsingtau
„Seeadler“	Südchina, Schanghai	Tsingtau (Stationär)	Tsingtau (Stationär)
„Sperber“	Nanking } (Stationär) Hankau }	Nanking (Stationär), Tsingtau	Tsingtau
„Itis“	Hankau, } (Stationär) Schanghai } (Doden)	Tsingtau, Tschimulpo, Tsingtau, Schanghai (Stationär)	Schanghai, später Süd- china
„Jaguar“	Tsingtau (Kesselrevision) (Stationär)	Schanghai (Doden), Nanking (Stationär)	Nanking, später Yangtse
„Luchs“	Tsingtau, Nanking (Stationär)	Hankau (Stationär)	Hankau (danach Doden in Tsingtau oder Schanghai)
„Tiger“	Schanghai, Tsingtau	Tsingtau, Südchina (Stationär)	Südchina

Schiff	April	Juni	Juli
„S 90“ und „Taku“ . . .	beim Geschwaderchef und Tsingtau	Tsingtau	Tsingtau
„Vorwärts“	Yangtse Talsfahrt, Kanting	} Yangtse-Flußrevier	
„Vaterland“	Yangtse Talsfahrt, Kanting		
„Tsingtau“			Canton-Flußrevier

Der Hauptbesatzungswechsel findet im Juni, wie folgt, statt:

„Tiger“, „Tsingtau“ in Hongkong,

„Iltis“, „Jaguar“, „Luchs“, „Vaterland“, „Vorwärts“ in Wufung,
alles übrige in Tsingtau.

Die Heimberufung des „Sperber“ ist umfangreicher Reparaturen halber in Aussicht genommen. Genaueres über den Antritt der Heimreise ist noch nicht bestimmt.

„Habicht“ hat am 11. April nach beendigter Reparatur die Rückreise von Kapstadt nach Duala angetreten. Auf der Reise werden unter anderen Häfen Swakopmund, Mossamebes, Benguela, Loanda und Kap Lopez berührt werden. Die Ankunft in Duala erfolgt gegen Ende Mai.

„Bremen“ hat am 15. April eine Rundreise von St. Thomas aus angetreten, die den Kreuzer nach Newportnews, Port au Prince und Porto Plata führen wird. Am 16. Juni soll das Schiff wieder in St. Thomas eintreffen. Im März hatte der Kreuzer Gelegenheit, einer in Seenot befindlichen englischen Bark Hilfe zu leisten. Beim Ansteuern der Bermudagruppe sichtete „Bremen“ die Bark „Malba“, die Notsignale gesetzt hatte. Das bereits 61 Tage in See befindliche Schiff trieb seit 10 Tagen steuerlos mit gebrochenem Ruder. „Bremen“ nahm das Schiff in Schleppe und brachte es, den Wünschen des Kapitäns entsprechend, nach St. George. Der Kapitän sprach in einer Tageszeitung öffentlich seinen Dank aus.

„Panther“ verläßt gleichfalls am 15. April St. Thomas und trifft gleichzeitig mit „Bremen“ dort wieder ein. Der Reiseplan sieht den Besuch von San Juan de Porto Rico, Mahaguez, Ponce, St. Cruz, Antigua, St. Pierre, Fort de France, Port of Spain, Grenada und Dominica vor.

„Falke“ wird nach dem Besatzungswechsel im April von Panama aus seine Reise an der Westküste Mittel- und Nordamerikas nach Norden fortsetzen. Der Kreuzer soll Hafenplätze in Costa Rica, Nicaragua, Honduras, San Salvador und Guatemala anlaufen, in Mexico Salina Cruz, Acapulco, Manzanillo, Mazatlan und La Paz besuchen und Anfang Juli in San Francisco (Vereinigte Staaten) eintreffen.

„Hertha“ hat Messina am 11. April verlassen, hat am 17. Stgo angelaufen und traf am 22. April in Wilhelmshaven ein.

— Das Marineexpeditionskorps ist am 8. bzw. 12. April in zwei Staffeln in die Heimat zurückgekehrt. Die Ausreise war am 21. Januar 1904 angetreten. Das Expeditionskorps bestand aus:

- 1 Bataillon Marineinfanterie zu 4 Kompagnien zu 4 Offizieren, 14 Unteroffizieren und 111 Mann;
- 1 Maschinenkanonenabteilung (acht 3,7 cm) zu 5 Offizieren, 50 Unteroffizieren und Mannschaften;
- 1 Sanitätskolonne zu 4 Ärzten und 20 Unteroffizieren und Mannschaften.

Die Verluste durch Tod und Verwundung sind im Februarheft angegeben. Beim Abtransport von Swalopmund im Februar 1905 bestand das Expeditionskorps (einschl. der Ärzte und Zahlmeister) aus 19 Offizieren und 460 Mann.

— Schiffe außer Dienst und Neubauten. Das auf der Vulcanwerft in Stettin gebaute Linienschiff „Preußen“, dessen Indienstellung für Juni in Aussicht genommen ist, wird Ende April von Swinemünde seine ersten Vorproben durch die Bauwerft beginnen. Nach zufriedenstellendem Verlauf ist die Überführung nach Kiel in Aussicht genommen.

Die durch den Etat für 1905 bewilligten Neubauten werden folgenden Werften zur Bauausführung übertragen werden:

Linienschiff „Q“ Germania, Kiel;
 = „R“ Schichau, Danzig;
 großer Kreuzer „D“ Blohm & Voß, Hamburg;
 kleiner Kreuzer „O“ Kaiserliche Werft Danzig.

Über Ersatz „Wacht“, Ersatz „Blitz“, das Vermessungsschiff und Ersatz „Gay“ steht die Entscheidung noch aus.

Das auf der Weserwerft erbaute Vermessungsschiff soll im Mai von Stapel laufen. Die weitere Bauausrüstung wird dann bis zum August beendet sein. Nach den dann vorzunehmenden Probefahrten, die auf etwa 1 Monat geschätzt werden, tritt das Schiff die Ausreise nach der Südsee an.

— Probefahrten. „S 125“ (Turbinenboot) hat die Probefahrten Ende März wieder aufgenommen und eine vorläufige Geschwindigkeit von 28,5 Seemeilen erzielt.

Von den Erprobungen der „München“ (vgl. Aprilheft) ist noch nachzutragen: Bei der 24stündigen beschleunigten Dauerfahrt wurden erzielt (Windstärke 3 bis 4, leicht bewegte See):

Umdrehungen pro Minute	121,65,
indizierte Pferdekräfte (gesamt)	7164,
Schiffsgeschwindigkeit	etwa 20,4 Seemeilen,
Kohlenverbrauch pro indizierte Pferdekräfte und Stunde	0,891 kg.

Bei der Kohlenmehrfahrt:

Umdrehungen pro Minute	122,3,
indizierte Pferdekräfte (gesamt)	7238,
Schiffsgeschwindigkeit	etwa 20,4 Seemeilen,
Kohlenverbrauch pro indizierte Pferdekräfte und Stunde	0,873 kg.

Der kleine Kreuzer „Lübeck“ wird im Mai seine Probefahrten aufnehmen. Bereits am 26. März 1904 von Stapel gelassen, sollte der Kreuzer eigentlich schon im August 1904 mit seinen Erprobungen beginnen. Schwierigkeiten, bestehend im besonderen in der fehlerfreien Herstellung der gegossenen großen Turbinengehäuse, verzögerten jedoch die Fertigstellung der Maschinenanlage und damit die Ablieferung. Einige Daten über die Maschinenanlage der „Lübeck“ werden zu diesem Zeitpunkt von besonderem Interesse sein. Die Turbinenanlage besteht aus zwei gleichwertigen, symmetrisch zueinander angeordneten Turbinenlagern, von denen jeder die beiden Wellen einer Schiffshälfte treibt. Die äußeren Wellen werden durch eine Hochdruckturbine, die inneren durch eine Niederdruckturbine angetrieben. Auf beide Wellen können auch besondere Turbinen für den Rückwärtsgang einwirken. Bei den Hochdruckturbinen sind die Rückwärtsturbinen gesondert angekuppelt, bei den Niederdruckturbinen in den Abdampf eingebaut. An die inneren Wellen beider Seiten kann je eine Marschturbine angeschlossen werden; die beiden Marschturbinen stehen untereinander in Verbindung. Die Steuerbord-Marschturbine arbeitet als Hochdruck-, die Backbord-Marschturbine als Niederdruckturbine. Bei größerer Geschwindigkeit laufen

die Marschturbinen nur mit, verrichten keine Arbeit und bekommen keinen Dampf. Bei kleineren Geschwindigkeiten verrichten die Marschturbinen die Hauptarbeit, doch passiert der Dampf nach Verlassen der Marschturbinen auch die übrigen Vorwärtsturbinen und gibt die ihm noch innewohnende Energie an diese ab, ehe er in den Kondensator tritt. Auf jeder Welle befinden sich zwei dreiflügelige Schrauben. Die vier Schrauben der Steuerbordseite sind rechtsgängig, die der Backbordseite linksgängig. Das Manövrieren erfolgt mit allen vier Schraubenwellen. Das Gewicht der ganzen Turbinenmaschinenanlage ist um 77,5 Tonnen kleiner als das Gewicht der Kolbenmaschinenanlage des Schwesterschiffes „Hamburg“. In diesem geringeren Maschinengewicht besteht einer der Vorteile der Turbinenanlage. Da die Leistungen an Dampfturbinen in Pferdestärken nicht direkt bestimmt werden können, sollen zwischen „Lübeck“ und einem Schwesterschiff Vergleichsfahrten unter denselben Bedingungen und Verhältnissen vorgenommen werden. Die Turbinenanlage soll imstande sein, den Kreuzer während einer 6stündigen, ununterbrochenen forcierten Fahrt mit etwa 670 Umdrehungen in der Minute bei Anwendung eines Luftüberdruckes von nicht mehr als 65 mm Wassersäule unter den Kosten eine Geschwindigkeit zu erteilen, die nicht geringer ist als diejenige, die das Schwesterschiff bei einer Maschinenleistung von 10 000 ind. Pferdestärken erreicht. Der Kohlenverbrauch ist für diese Leistung nicht begrenzt worden. Bei der 24stündigen Dauersahrt (7000 ind. Pferdestärken) und bei der 24stündigen Fahrt mit Marschgeschwindigkeit soll der Kohlenverbrauch für die indizierte Pferdestärke und Stunde 0,9 kg nicht übersteigen. Bei Vergleichsfahrten zwischen dem englischen Turbinenkreuzer „Amethyst“ und vier anderen gleichartigen, mit Kolbenmaschinen versehenen Kreuzern waren die Kohlenverbräuche bei höheren Geschwindigkeiten (über 18 Seemeilen) für die Turbinenmaschinen bekanntlich sehr günstig.

Das schon in der Erprobung befindliche Turbinentorpedoboot „S 125“ hat eine etwas andere Maschinenanlage. Auf der mittleren der drei, mit je einer Schraube versehenen Wellen befindet sich die Hochdruck-Hauptturbine, an den beiden Seitenwellen greifen die Marschturbinen und die beiden Niederdruckturbinen der Hauptturbine an. Zwei Rückwärtsturbinen wirken ebenfalls nur auf den Seitenwellen. Manövriert wird mit den beiden Seitenturbinen. Die größte, bei der forcierten Fahrt beabsichtigte Umdrehungszahl ist 865 Umdrehungen in der Minute. Die Hauptturbinen sollen etwa 6300 ind. Pferdestärken leisten. Die Gewichtsparsnis gegen das Maschinengewicht der Kolbenmaschine von „S 124“ beträgt 7,65 Tonnen. Auf die endgültigen Erprobungsergebnisse beider Turbinenfahrzeuge darf man mit Recht gespannt sein.

— Verschiedenes. Zum Bau einer Kamerun-Eisenbahn hat sich eine Vereinigung gebildet, der eine größere Zahl erster deutscher Banken angehört. Das Grundkapital der neuen Kamerun-Eisenbahngesellschaft soll 17 Millionen Mark betragen. Die Verzinsung der Stammanteile mit 3 Prozent soll das Reich garantieren. Der Bau der Eisenbahn soll in 4 Jahren beendet sein.

Die Zahl der Schiffswerften an der Weser wird demnächst um eine vermehrt werden; die Maschinenfabrik von J. Frerichs & Co. in Osterholz hat am westlichen, oldenburgischen Weserufer bei Nordenham ein umfangreiches Terrain angekauft, um dort eine größere Werftanlage zu errichten.

Wie verlautet, hat die schon lange bestehende Absicht des Stettiner Vulcan, an der Elbe eine Schiffswerft zu errichten, bestimmte Gestalt angenommen. Der Generalversammlung der Aktionäre ist ein Projekt vorgelegt, das die Genehmigung eines Pachtvertrages fordert, den der Vulcan mit dem Hamburger Senat betreffs Abtretung des erforderlichen Geländes an der Elbe abgeschlossen hat.

In Stettin soll ein neuer Industriehafen angelegt werden. Als geeignetes Terrain hat der Magistrat ein Gebiet, das von der Parnitz, der großen Reglitz und

mehreren das Obertal schneidenden Eisenbahnlinien begrenzt wird, in Aussicht genommen. Die Größe des Gebietes beträgt 180 ha. Eisenbahnanschluß ist gesichert. Man erhofft, ohne sich über die Kostspieligkeit des Projekts im unklaren zu sein, einen lebhaften Aufschwung der Industrie von dem neuen Hafen. An günstiger gelegenen Stellen des Gebietes befindet sich bereits eine Anzahl gewerblicher Anlagen.

Rentabilität der deutschen Reedereigesellschaften. Die nachstehende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die Rentabilität der größeren deutschen Reederei-Aktiengesellschaften für die Jahre 1901 bis 1904:

Reederei — Aktiengesellschaft	Aktienkapital und Anleihe 1904	Dividende 1904 Prozent	Dividende 1903 Prozent	Dividende 1902 Prozent	Dividende 1901 Prozent
Hamburg—Amerika-Linie	100 000 000	9	6	4½	6
	37 695 000				
Deutsch-Australische Dampfer-Gesellsch. 1 800 000	12 000 000	7	6	5	8
Deutsche Ostafrika-Linie	10 000 000	0	0	2½	2
	5 000 000				
Hamburg—Südamerika-Dampfer-Ges. 4 804 000	11 250 000	8	6	0	4
Deutsche Levante-Linie	6 000 000	0	0	3	6½
	3 000 000				
Rosmos A. G.	11 000 000	10	8	9	12
Aktien-Gesellschaft Alster (Segelschiffe)	2 500 000	0	0	0	7
Reederei-Aktien-Gesellschaft 1896	2 000 000	0	0	—	7
Dampfschiffahrts-Reederei Union	6 000 000	0	0	7	—
	3 500 000				
Norddeutscher Lloyd	100 000 000	2	6	0	6
	58 200 000				
A. G. Hansa	20 000 000	9	6	6	8
	7 510 000				
A. G. Neptun	3 500 000	5	5	5	7
	2 885 000				
A. G. Argo	7 000 000	0	0	—	3
	2 000 000				
A. G. Triton	1 800 000	0	0	—	7
	—				
Bisurgis (S. Schiffe)	1 950 000	0	0	4	8
	425 000				
Oldenburg — Portugiesische Dampf- schiffs-Reederei	2 100 000	12	8	12	12
H. E. Horn, Schleswig und Lübeck	3 000 000	4	4	5	gegr. 1901
	2 000 000				
Flensburger Dampfer-Kompagnie	3 000 000	0	0	0	6
	1 000 000				
Flensburger Dampfschiffahrts-Gesell- schaft von 1869	2 000 000	7	0	5	11
	—				
Hidmers Resmühlen, Reederei und Schiffbau	13 000 000	7	7	7	—
	5 000 000				

Emden ist seit Schaffung des Dortmund—Ems-Kanals und Ausbau des Seehafens allmählich Ausgangs- oder Endpunkt einer ganzen Reihe ständiger Schiffsahrtsverbindungen geworden, so daß der dortige Schiffsverkehr zu einem beträchtlichen Teil

den Charakter des Regelmäßigen angenommen hat. Von den im Jahre 1904 ein- und ausgegangenen 726 275 Tonnen Güter entfällt über die Hälfte auf die regelmäßige Schifffahrt. An dieser waren im ganzen elf Reedereien beteiligt:

Hamburg—Amerika-Paketschiff-Actiengesellschaft mit 46 Dampfern und 181 315 Tonnen,			
Bugsigergesellschaft, Hamburg	= 87 Leichter	= 59 435	=
Reederei Kunstmann, Stettin	= 19 Dampfern	= 53 814	=
Dampfergesellschaft Neptun, Bremen	= 76	= 23 057	=
Westfäl. Transport-Actiengesellschaft, Emden	= 32 Leichter	= 18 564	=
Actiengesellschaft Unterweser	= 15	= 10 989	=
Boermann, Hamburg	= 7 Dampfern	= 10 219	=
Emden—Malmö-Linie	= 10	= 4 275	=
Rob. M. Soman, Hamburg	= 10	= 3 721	=
2 Hamburger Reedereien	= 4	= ca. 1 000	=

Dies ergibt die Zahl von jährlich 172 regelmäßig verkehrenden Dampfern.

Auf der Vulcan-Werft wurde Anfang April der erste Turbinenschneildampfer der Hamburg—Amerika-Linie vom Stapel gelassen. Er hat den Namen „Kaiser“ erhalten.



England. Die Marokko-Angelegenheit hat die Entente cordiale mit Frankreich im letzten Monat in den Vordergrund des politischen und militärischen Interesses treten lassen. In manchen Kreisen werden bereits die weitgehendsten Hoffnungen an sie geknüpft. Zwei große Flottenbesuche, der Besuch der Atlantikflotte mit einem Teil des II. Kreuzergeschwaders im Juli in Brest und die Erwidderung desselben durch das französische Nordgeschwader in Portsmouth im August, sollen die Aufrichtigkeit der Entente allen kund tun, die noch Zweifel hegten. Spanien suchen viele als Dritten im Bunde hinzustellen. Die politische Konstellation in Europa an der Wende des 19./20. Jahrhunderts würde hiernach in vollem Gegensatz zu der Konstellation um die Wende des 18./19. Jahrhunderts stehen. Selbst Mr. Chamberlain hat sich gegen vieler Erwarten für diese Entente ausgesprochen, ob aus rein wirtschaftlichen oder auch aus politischen Gründen, ist aus seiner Rede vor dem Union-Klub zu London nicht klar ersichtlich. Seine Anspielung, daß der deutsche Zolltarif auf die englischen Interessen keine Rücksicht nehme, da nur rund 2 Prozent des englischen Ausfuhrhandels unter die Meistbegünstigungsklausel falle, und die versteckte Anforderung an das Auswärtige Amt, Vorstellungen dagegen zu erheben, sprechen mehr für wirtschaftliche Gründe. Seit mehreren Jahren wenden die englischen politischen Kreise wieder mehr und mehr ihre Aufmerksamkeit den Verhältnissen auf dem europäischen Kontinent zu, in der Erkenntnis, daß Englands Weltmachtstellung im Grunde auf einer politischen Beherrschung dieses Kontinents beruht. Die neueste englische Flottenverteilung trägt dieser Erkenntnis bereits Rechnung. Das Greater Britain des Mr. Chamberlain muß aber bei natürlicher Entwicklung den europäischen Kontinent in Gegensatz zu England bringen und die Basis der englischen Weltmachtstellung verschieben. Hieraus erklärt sich der heftige Widerstand, den der Chamberlainsche Plan, abgesehen von Bedenken wirtschaftlicher und finanzieller Natur, bei vielen weitsichtigen Politikern findet. Die „Morning Post“ sagt: „The determining element in English history has always been the relation between Great Britain and her chief European neighbours!“

Was durch die Entente cordiale auf dem europäischen Kontinent bezweckt wird, daselbe soll das Bündnis mit Japan auf dem asiatischen Kontinent erreichen. Die Erweiterung dieses Bündnisses auf das gesamte asiatische Ländergebiet findet in England und in Japan viele Anhänger. Unter ihnen befindet sich auch wiederum Mr. Chamberlain, der bei der bereits oben erwähnten Gelegenheit unter großem Beifall sagte: „A neutral defensive understanding between Japan and Great Britain would secure for an

indefinitive time the peace of the Far East and would give both to our allies and to ourselves security in possession.“ Den Schutz Indiens gegen Rußland würde Japan in Ostasien übernehmen, oder wenigstens um ein Bedeutenderes erleichtern, als alle Reorganisationen des Kriegsministers oder Lord Ritcheners es zu tun vermögen. Beide Reorganisationen sind außerdem wegen der damit verbundenen Kosten wenig populär. Mr. Arnold Forster hatte bei den letzten Beratungen über den Heeresetat viele scharfe Angriffe selbst aus der Regierungspartei abzuwehren. Die von ihm beantragte geziemliche Verwendung von Militärtruppen auch außerhalb Englands wurde nur mit geringer Majorität genehmigt. Die Besorgnis, England könne zugunsten Indiens oder auswärtiger Besitzungen zu sehr von Truppen entblößt und einem Einfall größeren Stils im Kriege mit mehreren europäischen Kontinentalmächten ausgesetzt werden, wollte nicht zum Schweben kommen trotz der Versicherung des Kriegsministers, daß die Verteidigung des Inselreichs lediglich auf der Stärke der Flotte beruhe. Sogar der Hinweis auf die Erfahrungen aus den Landungsmanövern des I. Armeekorps bei Clacton-on-Sea im vorigen Herbst, bei denen ohne Störung durch feindliche Streitkräfte zur Ausschiffung von 12 000 Mann 2 Tage und zur Wiedereinschiffung 4 Tage gebraucht seien, wirkte nicht. Interessant ist die Bezugnahme auf diese Manöver auch insofern, als sie nach der damaligen amtlichen Versicherung und dem Wortlaut der Manöverberichte keine feindliche Landung in England, sondern eine englische Landung an einer feindlichen Küste zur Darstellung bringen sollten.

Die Überzeugungskraft der Ausführungen des Kriegsministers litt außerdem durch verschiedene gleichzeitige Aufsätze in den Fachblättern über die Unzulänglichkeit des diesjährigen Schiffbauprogramms. Im Märzheft der „United Service Magazine“ behauptet ein Verfasser, Captain R. N., daß die englische Flotte in den letzten 5 Jahren relativ hinter der deutschen und amerikanischen Flotte zurückgeblieben sei und nur dann ihren Aufgaben mit Sicherheit gerecht werden könne, wenn sie den Three Power Standard an Linienschiffen gegenüber Frankreich—Rußland—Deutschland erreicht habe. — Im „Naval and Military Record“ erklärt Percival Hisslar, England habe 53 Linienschiffe zu wenig, um eine Blockade gegen einen Zweibund durchzuführen;

gegen Frankreich—Rußland	mit 68?	Linienschiffen	brauche	England	114	Linienschiffe,
= Rußland—Deutschland	= 69	=	=	=	115	=
= Deutschland—Frankreich	= 73	=	=	=	122	=
= Deutschland—Ver. Staaten						
von Nordamerika	= 64	=	=	=	107	=

Der „Daily Graphic“ zieht aus der als Parlamentspapier veröffentlichten Übersicht über Flotten der Hauptseestaaten einen ähnlichen Schluß, in dem er aus ihr nachweist, daß Frankreich, Rußland und Deutschland in den letzten 5 Jahren 12 Linienschiffe mehr als England in Bau gegeben hätten. — Die „National Review“ titelte unter dem Pseudonym „A Member of the German Generalstaff“ ihren Lesern einen Auszug aus der vor mehreren Jahren erschienenen Schrift des Herrn v. Edelsheim, „Operationen über See“, als eine neue Äußerung eines preußischen Generalstabsoffiziers auf.

Auf eine dauernde merkliche Verminderung der Ausgaben für die Landesverteidigung wird das englische Volk unter diesen Umständen wohl noch längere Zeit warten müssen, wenn auch die Last infolge der wieder besser gewordenen allgemeinen finanziellen Lage des Staats leichter zu ertragen sein wird; der Reichshaushaltsabschluss für 1904/05 ergab ein Plus von rund 1,5 Millionen Pf. Sterl. Für das kommende Finanzjahr berechnete der Chancellor of the Exchequer einen Überschuß von rund 3 Millionen Pf. Sterl., doch erklärte er, es sei unmöglich, die so hohe Einkommensteuer von 1 sh pro 1 Pf. Sterl. herabzusetzen, man müsse sich mit einer Erniedrigung des Teezolles um 2 d pro Pfund zufrieden geben.

— Personal. Der neue Erste Lord der Admiralität, Lord Cavdor, machte auf der „Enchantress“ in Begleitung mehrerer Mitglieder des Admiralitätsrats und seines Privatsekretärs, Captain Tyrwhitt, eine Orientierungsreise über die Hauptkriegshäfen

sowie nach Pembroke und Queenstown. Captain Tyrwhitt ist zum Kommandanten des Linienschiffes „Renown“ auf der Reise nach Indien mit dem Prinzen und der Prinzessin von Wales außersehen.

Im Laufe der nächsten Monate werden fast alle Zweiten Admirale auf den Hauptflotten wechseln. Vizeadmiral Moore, früher Chef des Kapgeschwaders, wird Zweiter Admiral der Kanalflotte an Stelle des Kontreadmirals Barlow; Kontreadmiral Milne, Kommandant der Königl. Yacht „Victoria and Albert“, löst den Kontreadmiral Bridgeman in der Atlantikflotte ab und wird in seiner jetzigen Stellung durch Captain Kappel ersetzt. Für den Kontreadmiral Curzon Howe geht Kontreadmiral des Voey-Hamilton, früher Dritter Admiral des Mittelmeergeschwaders, nach China.

Zur Förderung eines besseren Verständnisses der gegenseitigen Aufgaben und Verhältnisse werden in Zukunft je zwei Stabsoffiziere der Marine an den Vorlesungen im Staff College zu Cambridge und ebenso zwei Armeeeoffiziere an den Vorlesungen im Naval College zu Greenwich teilnehmen.

Die „Britannia“ wird nach 48jährigem Bestehen als Kadettenschule am 1. Juli 1905 geschlossen werden. Die noch an Bord befindlichen Zöglinge sollen den Kurfus auf seegehenden Schulschiffen beenden. Die nach dem alten Modus noch einzustellenden Kadetten kommen auf das neue Naval College zu Dartmouth.

Nach einigen Nachrichten in den Fachzeitschriften steht wiederum eine Änderung in dem Ausbildungswege der Kadetten bevor. Hiernach wird der ersten Ausbildung auf dem College zu Osborne eine Ausbildung von einem Jahre auf Schulschiffen folgen, die in Bermuda stationiert sind. Den Schluß soll ein Besuch des Naval College in Dartmouth oder des Engineering College in Reigham bilden. Es würde also die Trennung für die Laufbahn des Seeoffiziers oder Ingenieuroffiziers bereits vor der Beendigung der ersten 4jährigen Ausbildungsperiode eintreten. Augenblicklich tagt eine Kommission unter Vorsitz des Vizeadmirals Fawkes, um über den neuen Ausbildungsengang zu beraten. Die von Lord Selborne eingeführte Art der Auswahl und Prüfung der Kadettenbewerber durch eine Sichtungskommission hat nach den kürzlich als Parlamentsbericht veröffentlichten Urteilen der bisherigen Kommissionen sehr gute Ergebnisse gehabt. Das Niveau der wissenschaftlichen Kenntnisse der Bewerber soll nicht immer befriedigt haben. Admiral Fitz-Gerald greift allerdings in der „National Review“ die neue Auswahl sowie überhaupt das ganze neue Ausbildungssystem scharf an. Er nennt es „a great naval blunder“, der das englische Offizierkorps um Jahre zurückbringen würde. Zu einem Systemwechsel habe gar kein Grund vorgelegen, eine Verschmelzung des Seeoffizier- und Marine-Ingenieurkorps in der gedachten Art sei ein Ünding.

Nach Abschaffung der Ausbildung der Kadetten und Schiffsjungen in der Takelage wird großer Wert auf das Turnen gelegt. Eine kürzlich herausgegebene Turnvorschrift (Handbook of Physical Training) gestaltet das Turnen wesentlich militärischer.

— Flottenverteilung. Über die zukünftige Besetzung der ostasiatischen Station ist bisher noch keine endgültige Entscheidung gefallen; in der Presse wird einer Zurückziehung der Linienschiffgeschwader das Wort geredet.

Anfang April befanden sich:

A. In der Heimat:

a. Aktiv in Dienst:

1. Die Kanalflotte: 12 Linienschiffe, 2 Kreuzer.

1. Division: „Ermouth“ *A*, „Russell“, „Triumph“, „Swifsure“.

2. Division: „Albemarle“ *A*, „Duncan“, „Montagu“, „Cornwallis“.

3. Division: „Caesar“ *A*, „Dannibal“, „Royal Sovereign“, „Revenge“. (Letztere beiden werden durch zwei Schiffe der „Majestic“-Klasse abgelöst.)

Kreuzer: „Dido“, „Topaze“.

2. **Erstes Kreuzergeschwader:** 5 Panzerkreuzer.
„Good Hope“ A, „Bedford“, „Monmouth“, „Kent“, „Donegal“. (Im Sommer tritt als sechster „Lancaster“ vom dritten Kreuzergeschwader hinzu.)
 3. **Torpedobootsflottillen:** 1 Kreuzer („Sapphire“ A), 24 Torpedobootszerstörer (drei Divisionen zu je 8 Booten), 21 Torpedoboote, 8 Unterseeboote.
 4. **Schulschiffe der Naval Reserve:** 6 Kreuzer.
„Scylla“, „Brilliant“, „Sappho“, „Neolus“, „Spartan“, „Latona“. (Von ihnen sollen „Scylla“ und „Latona“ während des Sommers den Fischereischuß in Neufundland übernehmen.)
 5. **Fischereischuß:** 2 Kreuzer.
„Barham“, „Bellona“.
 6. **Schulschiffe mit nicht voller Besatzung:** 6 Kreuzer.
Artillerie: „Thefeus“, „Grafton“, „Endymion“; — Torpedo: „Furious“; — Navigation: „Royal Arthur“; — Osborne-Kabetten: „Hermes“.
- 8 Torpedobootszerstörer und 9 Torpedoboote.

b. In Reserve:

1. Mit Stammbesatzung:

a. Emergency Ships:

Devonport:

- 2 Linienchiffe:
„Empress of India“ A,
„Hood“;
- 2 Kreuzer:
„Niobe“, „Europa“.

Portsmouth:

- 2 Linienchiffe:
„Canopus“ A, „Goliath“;
- 2 Kreuzer:
„Powerful“, „Terrible“.

Chatham-Sheerness:

- 2 Linienchiffe:
„Hamilius“ A, „Repulse“;
- 2 Kreuzer:
„King Alfred“, „Argonaut“.

β. In gewöhnlicher Reserve:

- 1 Linienchiff:
„Hile“;
- 4 Kreuzer:
„Blade“, „Eclipse“,
„Arrogant“, „Flora“;
- 12 Torpedobootszerstörer;
- 9 Torpedoboote.

- 1 Linienchiff:
„Renown“;
- 5 Kreuzer:
„Cressy“, „Gladiator“,
„Indefatigable“,
„Hermione“, „Pandora“;
- 11 Torpedobootszerstörer;
- 4 Torpedoboote.

- 2 Linienchiffe:
„Resolution“, „Royal Oak“;
- 9 Kreuzer:
„Bacchante“, „Spartiate“,
„Blenheim“, „Talbot“,
„Edgar“, „Vindictive“,
„Charlebis“, „Pyramus“,
„Pioneer“;
- 18 Torpedobootszerstörer;
- 5 Torpedoboote.

2. Ohne Stammbesatzung, Spezialreserve:

- 3 Linienchiffe:
„Anson“, „Benbow“,
„Horn“.

- 3 Linienchiffe:
„Colossus“, „Thunderer“,
„Devastation“.

- 3 Linienchiffe:
„Rodney“, „Camperdown“,
„Edinburgh“.

c. In der zweiten Kampflinie auf besonderen Liegeplätzen in Schottland, Spithead usw.:

- 4 Linienchiffe, 4 Panzerkreuzer, 15 kleine geschützte Kreuzer.

d. In Reparatur von längerer Dauer als 30 Tage:

- 2 Linienchiffe („Trasfagar“, „Jupiter“), 1 Kreuzer („Cambrian“),
4 Torpedobootszerstörer, 6 Torpedoboote, 1 Unterseeboot.

e. Im Stadium der Vollenbung bis zum Herbst:

- 3 Linienchiffe: „Dominion“, „Hindustan“, „New Zealand“
(treten zur Atlantikflotte),
- 6 Panzerkreuzer: „Devonshire“, „Argyll“, „Antrim“, „Carnarvon“,
„Hampshire“, „Hoyburgh“
(2 von ihnen treten zum dritten Kreuzergeschwader),

1 geschützter Kreuzer („Encounter“)

(soll nach Australien),

8 Scouts: „Pathfinder“, „Adventure“, „Forward“, „Sentinel“, „Patrol“, „Attentive“, „Forefight“, „Skirmisher“

(4 sollen zur Mittelmeer-, je 2 zur Kanal- und Atlantikflotte),

8 Torpedobootszerstörer, 9 bis 10 Torpedoboote.

B. In der Atlantik:

a. Aktiv in Dienst:

1. Die Atlantikflotte: 8 Linienfahrzeuge, 2 Kreuzer.

1. Division: „King Edward VII.“ *A*, „Commonwealth“, „Mars“, „Illustrious“ (letztere beiden werden im Sommer durch 2 Schiffe des „King Edward VII.“-Typus abgelöst; „Illustrious“ tritt zur Kanalflotte).2. Division: „Victorious“ *A*, „Prince George“, „Majestic“, „Magnificent“.
Kreuzer: „Doris“, „Amethyst“.

2. Zweites Kreuzergeschwader: 5 Panzerkreuzer.

„Drake“ *A*, „Essex“, „Berwick“, „Cornwall“, „Cumberland“ (als sechster tritt im Juli noch „Suffolk“ vom dritten Kreuzergeschwader hinzu).

3. Torpedobootsstreitkräfte:

2 Depotfahrzeuge („Tyne“, „Leander“), 10 Zerstörer, 2 Torpedoboote.

b. In Reserve mit Stammbesatzung:

8 Torpedobootszerstörer, 10 Torpedoboote in Gibraltar.

C. Im Mittelmeer:

a. Aktiv in Dienst:

1. Die Mittelmeerflotte: 8 Linienfahrzeuge, 4 Kreuzer.

1. Division: „Vulcan“ *A*, „London“, „Prince of Wales“, „Queen“.2. Division: „Venerable“ *A*, „Formidable“, „Implacable“, „Invincible“.
Kreuzer: „Minerva“, „Venus“, „Diana“, „Juno“.

2. Drittes Kreuzergeschwader: 4 Panzerkreuzer.

„Leviathan“ *A*, „Aboukir“, „Suffolk“, „Lancaster“ (letztere beiden werden im Sommer durch 2 Kreuzer der „Devonshire“-Klasse ersetzt und treten zum ersten bzw. zweiten Kreuzergeschwader).

3. Torpedobootsstreitkräfte:

1 Depotfahrzeug („Vulcan“), 15 Torpedobootszerstörer.

b. In der Reserve mit Stammbesatzung:

7 Torpedobootszerstörer, 9 Torpedoboote.

D. In der Westatlantik (Basis: Devonport und Bermuda):

Das vierte Kreuzergeschwader oder Particular Service Squadron:

6 geschützte Kreuzer (Schulkreuzer):

„Ariadne“ *A*; Schiffsjungen: „St. George“, „Hawke“, „Gibraltar“; Kabetten: „Fis“, „Highflyer“.

Außerdem: 1 kleiner geschützter Kreuzer („Diamond“) als Stationsfahrzeug in Bermuda.

E. Auf der Kapstation:

4 geschützte Kreuzer:

„Crescent“ *A*, „Terpsichore“, „Forte“, „Pelorus“.

F. In den indisch-pazifischen Gewässern (östliche Gruppe):

a. In Ostindien:

4 geschützte Kreuzer:

„Hyacinth“ *A*, „Fox“, „Perseus“, „Proserpine“,

4 Kanonenboote im Persischen Golf.

b. In den chinesischen Gewässern:

a. Aktlv in Dienst:

1. Linienschiffsgeschwader: 5 Linienschiffe.
„Glory“ *P*, „Albion“ *A*, „Ocean“, „Vengeance“, „Centurion“.
2. Kreuzer: 2 Panzerkreuzer.
„Hogue“, „Sutlej“.
5 geschützte Kreuzer.
„Diadem“, „Andromeda“, „Astraea“, „Iphigenia“, „Bonaventure“.
3. Torpedobootstreitkräfte:
1 Depotschiff („Hecle“), 6 Torpedobootszerstörer.
4. Flußkanonenboote: 9.

β. In Reserve mit Stammbesatzungen:

- 2 Torpedobootszerstörer, 4 Torpedoboote.

c. In Australien:

- 1 Panzerkreuzer.
„Curyalus“ *A*,
 - 4 geschützte Kreuzer:
„Challenger“, „Prometheus“, „Psyche“, „Pegasus“ (im Sommer geht „Encounter“ wahr-
scheinlich für „Psyche“ hinaus).
- Außerdem: 3 Kanonenboote für den Stationsdienst,
4 ältere austrangierte Kreuzer als Übungsschiffe für die Naval Reserve.

d. An der Westküste Kanadas (im Beringsmeer):

- 1 Kanonenboot zum Fischereischuß.

— Geschwadertätigkeit. Aktive Flotte. Kanalflotte: Die Schiffe der Kanalflotte machten zum Teil in Divisionsverbänden, zum Teil in Gruppen eine Übungstreife über Lamash, Bough Swilly, Berehaven und sollen am 28. April wieder in Portland sein. Das Flaggschiff „Exmouth“ nahm wegen Auswechslens der im vorigen Herbst nicht ausgewechselten 30,5 cm-Geschütze an der Fahrt nicht teil. — Auf den Schiffen der „Duncan“-Klasse wurden die Maschinenkanonen aus den Gefechtsmarfen entfernt und auf den Aufbauten oder der Brücke aufgestellt, um Platz für die Feuerleitungseinrichtungen zu gewinnen. — Die Linienschiffe „Triumph“ und „Swiftsure“ sollen sich, abgesehen von der Geschwindigkeit, nicht sehr bewähren. Die 19,5 cm-SK. stehen für die Seeverhältnisse in der Atlantik und in der Nordsee zu niedrig, die Unterbauten der 25,4 cm-SK. sind zu schwach. — Die Schiffe der Kanalflotte werden auch noch weiterhin zur Ausbildung von Naval Reserve-Mannschaften herangezogen.

Das erste Kreuzergeschwader versammelte sich am 15. April in Portland, nachdem es länger als 1 Monat mit dem Fortschleppen der Schiffe der zweiten Kampf-
linie nach der Clyde usw. beschäftigt war. Es geht von hier nach Nothefan, Ullapool und trifft Mitte Mai mit der Kanalflotte in Firth of Forth zu gemeinsamen Übungen zusammen. — „Good Hope“ mußte ihre 33,4 cm-Geschütze wechseln.

Die Ausbildungskreuzer der Naval Reserve haben nach Beendigung ihrer 4wöchentlichen Kreuztour unter Führung der „Good Hope“ Anfang April entweder Werften zur Überholung oder ihre Stationsorte aufgesucht. — „Scylla“ und „Latona“ werden den Fischereischuß an der Neufundlandküste übernehmen.

Die drei Torpedobootszerstörer-Flottillen wurden neu benannt: Die Portland-Flottille wurde 1. Division, die Feltztown-Flottille 2. Division, die Devonport-Flottille 3. Division. Nachdem die Divisionen Anfang April in ihren Heimatshäfen Portsmouth, Sheerney, Devonport gewesen waren, traten sie am 15. April unter Führung des

Kontreadmirals Winsloe auf dem Kreuzer „Sapphire“ von Devonport aus eine Übungsfahrt nach Queenstown, Kenmare, Glengarriff an und werden in den ersten Maitagen wieder in Portland sein.

Die Atlantikflotte. Die Schiffe der Flottille übten größtenteils einzeln und in kleineren Verbänden von Gibraltar aus. Anfang April fand die erstere größere Übung mit dem zweiten Kreuzergeschwader unter Leitung des Vizeadmirals May statt. Dieser lag die Idee zugrunde: „Ein aus dem Mittelmeere westwärts steuerndes feindliches Geschwader (dargestellt durch „Essex“ und „Doris“) soll vor der Straße von Gibraltar zur Schlacht gestellt werden.“ Die Ausführung gelang. Drei Kreuzer des zweiten Kreuzergeschwaders („Drake“, „Berwick“, „Cumberland“) mit vier Torpedobootszerstörern bildeten eine Aufklärungslinie mit 20 Seemeilen Zwischenraum zwischen den Kreuzern. Die Torpedobootszerstörer dienten als Zwischenfahrer und zur Rekognoszierung der spanischen und afrikanischen Küste. — Bei einer Kohlenübernahme-Übung aus Kohlendampfern waren die Leistungen der Schiffe geringer als bei früheren Gelegenheiten. „Victorious“ hatte mit einer stündlichen Durchschnittsleistung von 152 Tonnen das beste Resultat. — „Prince George“ erlitt durch Kollision mit „Friedrich Carl“ ein Leck von 9×5 Fuß unter der Wasserlinie. — Am 20. April wird die Flotte ins östliche Mittelmeerbeden zu gemeinsamen Übungen mit der Mittelmeerflotte gehen und nach 4 Wochen wieder in Gibraltar sein. Die Übungen sollen 10 Tage dauern. An ihnen nimmt auch das zweite Kreuzergeschwader teil, das auf der Rückkehr nach Gibraltar eine 24 stündige Voldampffahrt abhalten wird. — Nach Zeitungsnachrichten soll dem Maschinenpersonal der „Drake“ ein großer silberner Pokal als Preis ausgesetzt worden sein, wenn die Maschinen der „Drake“ 30 000 ind. Pferdestärken entwickeln. Bei der Probefahrt wurden 30 537 ind. Pferdestärken erzielt. An diesen Vorfall knüpft der „Western Daily Mercury“ eine schärfere Kritik des Preissystems, indem er sagt, daß es verderblich sei, to buy that efficiency which should exist as a healthy national quality. Das zweite Kreuzergeschwader wird überhaupt vielfach angegriffen und ein Vergnügungsgeschwader genannt. — Am 3. Juni wird das Geschwader zu den großen Übungen der Kanalflotte unterstellt werden und am 7. Juni in Portland sein. An diese Übungen soll sich eine Reise nach der Ostküste Amerikas bis zum 15. November schließen. — Für den kommenden Winter (6. Januar bis 21. März 1906) ist eine Kreuztour an der westafrikanischen Küste in Aussicht genommen.

Die Mittelmeerflotte ist von der wöchentlichen Übungsfahrt nach der Suda-bucht, Argostoli—Korfu, nach Malta Mitte April zurückgekehrt. In Korfu lag sie zur Zeit der Anwesenheit Seiner Majestät des deutschen Kaisers. — Das Linienschiff „London“ ist zum Besatzungswechsel nach Portsmouth gegangen. — Der Scout „Sentinel“ stellte am 12. April für die Flotte in Dienst. — Die durch die Neuverteilung der Torpedobootsstreitkräfte bedingte Verschiebung einer größeren Anzahl Torpedobootszerstörer von Malta nach Gibraltar ist beendet.

Das ostasiatische Geschwader war auch im Laufe des April in Hongkong und der Mirsbucht konzentriert. Einige Kreuzer waren beschäftigt, im Golf von Petchill nach treibenden Minen zu suchen. — Bei dem Erscheinen des russischen II. pazifischen Geschwaders in den südchinesischen Gewässern wurden „Sutlej“ und „Tchetai“ nach Singapore geschickt. — Der Hafen von Singapore gewinnt nach der neuen Flottenverteilung eine wesentlich erhöhte strategische Bedeutung. Die Admiralität soll deshalb auch beabsichtigen, die Werftanlagen durch Aufkauf privater Anlagen bedeutend zu vergrößern.

Von dem vierten Kreuzergeschwader (Particular Service Squadron) sind die vier Schiffe „Ariadne“, „St. George“, „Hawke“ und „Gibraltar“ erst am 15. April nach Portland zurückgekommen, während die beiden Kadettenschulschiffe „Fis“ und „Highflyer“ bereits seit dem 23. März zurück sind. An Stelle von „Gibraltar“ soll „Edgar“, an Stelle von „Ariadne“ „Royal Arthur“ treten. — Die nächste Übungsfahrt wird sich nach Norwegen erstrecken.

— Die Reserveflotte. Die Schiffe der Chatham-Division machten einzeln oder in Gruppen 5tägige Fahrten zur Erledigung von Schießübungen. — Die Devonport-Division wird Anfang Mai eine zweite Fahrt zusammen mit den Reserve-torpedobooten unternehmen.

— Die zweite Kampflinie. Die zur zweiten Kampflinie verseehten Kreuzer „Rajab“, „Tribune“, „Andromache“ und „Medea“ sollen im Blackwater, der Kreuzer „Pactolus“ in dem Stour-Fluß verankert werden. Es liegen demnach:

In East Kyle of Bute, Schottland: „Collingwood“, „Sans Pareil“, „Immortalité“.

In Holy Loch, Schottland: „Conqueror“, „Hero“, „Aurora“, „Undaunted“.

In Firth of Forth: „Rainbow“, „Retribution“, „Medusa“, „Philomel“, „Skelbrate“, „Alarm“.

In Motherbank: „Apollo“, „Melampus“, „Intrepid“, „Antelope“.

In Blackwater River: „Bique“, „Tribune“, „Andromache“, „Rajab“, „Medea“, „Bomone“.

In Stour River, Harwich: „Pactolus“.

In Portsmouth: „Narcissus“.

— Ausrangierte Schiffe. In Chatham wurden Anfang April verkauft:

Panzerkreuzer „Arethusa“ . . .	Stapellauf 1887, für 7 600 Pfd. Sterl,
= „Warspite“ . . .	= 1888, = 18 600 =
= „Galatea“ . . .	= 1889, = 11 500 =
= „Australia“ . . .	= 1889, = 10 900 =
= „Northampton“ . . .	= 1889, = 15 800 =

Kreuzer: „Merjet“ für 7200, „Mohawt“ für 4850, „Severn“ für 7100,
 „Cossack“ für 4800, „Archer“ für 4850, „Macon“ für 4150,
 „Barracouta“ für 5000 Pfd. Sterl.

Altes Panzerschiff „Monarch“, Stapellauf 1868, für 14 550 Pfd. Sterl.

Kanonenboote: „Renard“, „Gleaner“, „Pigmy“, „Bouncer“, „Redwing“.

Gulks: „Royal Adelaide“, „Exmouth“.

9 Segelkreuzer.

Mit Ausnahme der letzteren wurde bei allen die Bedingung des Abwrackens in einem Jahre gestellt, wenn nicht eine besondere anderweite Erlaubnis erteilt wird.

— Schiffbau. Das Committee on Designs hat die Arbeiten beendet und der Admiraltät den Bericht eingereicht, der aber nicht veröffentlicht werden soll.

Die neue königliche Yacht wird 2000 Tonnen groß, 285 Fuß lang, 40 Fuß breit, erhält Zylinderkessel und Parsons-Turbinen und soll 17 Seemeilen laufen.

Nach „Naval and Military Record“ vom 15. April soll das Heck der Panzerkreuzer der „Minotaur“-Klasse eine vollere Form unter Wasser erhalten, um die Steuerfähigkeit zu verbessern.

— Probefahrten. Das Linienschiff „New Zealand“ hat die Probefahrten zufriedenstellend beendet mit folgenden Resultaten:

	Inbizierte Pferdestärken	Kohlenverbrauch p. ind. Pferdestärke u. Stunde	Geschwindig- keit	Gesamt- Wasserverlust
30 stündige Fahrt mit $\frac{1}{6}$ der Maschinenleistung	3938	1,01 kg	9 Sm	14 $\frac{1}{2}$ t
30 stündige Fahrt mit $\frac{3}{4}$ der Maschinenleistung	12 918	0,92 kg	16,9 Sm	26 t
8 stündige Vollampfahrt	18 383	1,05 kg	18,59 Sm	12,4 t

Die zuerst günstig verlaufenen Probefahrten des Panzerkreuzers „Devonshire“ beschränkten im weiteren Verlaufe infolge Überkochens der Kessel und warmer Lager

wenig. Es wurden bei der Voll dampffahrt pro Stunde nur 22 Seemeilen erreicht, während das Schwesterschiff „Carnarvon“ bei dieser Probe 23,8 Seemeilen lief.

Der Kreuzer 2. Klasse „Encounter“ mußte die Probefahrten wegen warmer Lager und Verlagens der Kesselsicherheitsventile abbrechen.

Der von Messrs. Cammell, Laird & Co. gebaute Scout „Pathfinder“ von 2850 Tonnen erzielte eine Höchstgeschwindigkeit von 25,48 Seemeilen und hat bei 10 Seemeilen Fahrt einen Aktionsradius von 6000 Seemeilen.

Anfang April fanden Versuche zwischen dem Turbinenkreuzer „Amethyst“ und dem Schwesterschiff „Sapphire“ statt, um festzustellen, 1. welcher der beiden Kreuzer vom Gestoppliegen zuerst die Fahrt aufnehmen, 2. welcher von ihnen von 10 und 15 Seemeilen Fahrt durch Voll dampf zurück zuerst zum Stehen zu bringen sei.

Die im vorigen Hefte erwähnten günstigen Kohlenverbrauchsergebnisse des Kreuzers „Amethyst“ werden zum Teil den ökonomischen Leistungen der Yarrow-Kessel zugeschrieben. Zur Erzeugung 1 ind. Pferdestärke braucht der Yarrow-Kessel 1,09 kg, der Reed-Kessel 1,13 kg, der Normand-Kessel 1,32 kg Kohle pro Stunde. Der Vergleichskreuzer „Topaze“ besitzt die letztere Kesselart.

— Artillerie. Für die Preisschießübungen der Gunlayers (Nr. 1 der Geschütze) werden neue Bestimmungen herausgegeben, nach denen diese Übungen mehr Abkommübungen sind. Die Entfernungen werden auf 1400 bis 1600 Yards reduziert, die Fahrtgeschwindigkeit soll 12 Seemeilen betragen, die Scheibe (Leinwandscheibe) eine Länge von $21\frac{1}{2}$ Fuß und eine Höhe von $16\frac{1}{2}$ Fuß besitzen. Als Treffer zählen nur die Löcher in der Leinwand. Die Zeit der Beschießung ist festgesetzt auf:

- | | |
|----------------|---|
| 1 Minute | bei den 15 cm-SK. und kleineren Kalibern, |
| 2 Minuten | = = 19,4 cm-SK., |
| $2\frac{1}{2}$ | = = = 23,4 cm-SK., |
| 3 | = = = 30,5 cm- und 25,4 cm-Geschützen. |

Versager mit Ausnahme von Rohrrepietern haben auf die Zeit keinen Einfluß. Bei jedem Vorbefahren darf nur ein Geschütz schießen. Hiernach erfolgt eine Aufnahme durch einen Offizier. Schwarzes Pulver wird nicht verwendet. Die älteren 15 cm-SK. und die 11,5 cm-SK. feuern mit voller, die anderen Geschütze mit halber Korbiteladung. Für die Treffer werden je nach Art des Geschützes und der Lafetterung Punkte berechnet. Distanzbojen dürfen ausgelegt werden. Die Sight-setters (Visiereinsteller) nehmen nicht mehr an den Preisschießen teil. — Alle anderen Schießübungen finden auf Entfernungen über 3000 Yards statt.

Die Befehlsübermittler auf „King Edward VII.“ sollen Entfernungen bis auf 20 000 Yards anzeigen können; es sind drei Spotter-Beobachtungsposten eingerichtet worden.

— Torpedowesen. Von den vierzehn Torpedobootszerstörern des Programms 1904/05 ist ein Boot vom Typ der Riverboote, das von der Firma Yarrow auf Spekulation gebaut war, angekauft worden. Die übrigen Boote sollen nach neuen Plänen gebaut werden, 30 bis 35 Seemeilen laufen und wahrscheinlich Turbinenmaschinen erhalten.

Der Torpedobootszerstörer „Gala“ lief in der 3 stündigen forcierten Fahrt 25,89 Seemeilen.

Die Torpedoschule in Chatham wird in nächster Zeit eröffnet werden, nachdem die Hulk „Ariadne“ bei Horne Point im Medway verankert worden ist. Die Torpedodepots in Portsmouth und Portland wurden der Schule in Portsmouth, das in Devonport der dortigen Torpedoschule unterstellt.

— Unterseeboote. In dem Engineering Supplement der „Times“ veröffentlicht der frühere Chefkonstrukteur Sir William White eine Artikelserie über die Entwicklung der Unterseeboote in England, in der er das englische Vorgehen, den Holland-

Typ zu vervollkommen, gegenüber dem französischen System der Erprobung aller möglichen Erfindungen hervorhebt, und dann die technischen Schwierigkeiten der Konstruktion des Schiffskörpers, der Maschinen und Steuermechanismen näher erklärt. Zum Studium der Unterseebootsfrage sind diese Aufsätze sehr lesenswert, wenn sie auch viel Neues dem Fachmanne nicht bringen.

Die Admiralität hat in den drei Hauptkriegshäfen Unterseebootsflottillen formiert. Die Portsmouth-Division wird bestehen aus: Torpedokanonenboot „Gazard“ mit fünf Booten der B-Klasse; die Devonport-Division aus: Kreuzer „Forth“ und fünf Booten der A-Klasse; die Chatham-Division aus einem Kreuzer (?) und den Booten 1 bis 5.

— Häfen und Werften. Nach dem Bericht des Oberrechnungshofes über die Ausgaben über die Naval Works Act von 1895, 1896, 1897, 1899, 1901 und 1903 belaufen sich die bis dahin für Hafen- und Werftbauten bewilligten Summen auf 31 640 859 Pfd. Sterl., von denen bis 31. März 1904 16 401 000 Pfd. Sterl. ausgegeben waren.

Die Entlassung einer größeren Anzahl von Werftarbeitern von den Regierungswerften hat den Fachblättern Veranlassung gegeben, das Vorgehen der Admiralität zu kritisieren, den größten Teil der Neubauten Privatwerften zu übertragen, indem sie behaupten, daß bei mangelnder Beschäftigung zuerst die Regierungswerften Verdrängung finden müßten, besonders da sie im Durchschnitt nicht teurer bauten als die Privatwerften.

Das Hafenschutzschiff „Rupert“ in Bermuda wurde außer Dienst gestellt. Die dort befindlichen vier Torpedoboote sollen ebenfalls außer Dienst, aber stets dienstbereit sein.

— Belohlung. Auf dem großen Kohlendepotschiffe in Portsmouth wurden Versuche gemacht, 6 Stunden lang je 500 Tonnen Kohlen mit Temperley-Apparaten von Bord auf den Kai zu geben.

Die Versuche mit dem Belohlungsapparat Metcalfs sollen auf dem Kohlendampfer „Terribge“ fortgesetzt werden.

— Fachliteratur. Vor der Royal United Service Institution hielt der Völkerrechtslehrer Mr. Douglas Owen einen lesenswerten Vortrag „Capture at Sea, Modern Conditions and the Ancient Prize Law“, in dem er nachzuweisen versuchte, daß die Bestimmung der Pariser Deklaration von 1856 „Frei Schiff, frei Gut“ für die englische Schifffahrt in einem Kriege verhängnisvoll sein könne, weil diese Regel den Übergang zur neutralen Flagge im Kriege begünstige. Wie schwer ein solcher Verlust im Frieden wieder einzuholen sei, bewiesen die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten nach dem Bürgerkriege. Die Schädigung der feindlichen Schifffahrt durch Wegnahme der feindlichen Schiffe könne keinen Ersatz bieten, schon in den früheren Kriegen, in denen die englische Flagge die anderen Flaggen noch nicht so völlig überragte, habe England Vorteil nicht aus der feindlichen Schifffahrt, sondern aus der Wegnahme neutraler Schiffe gezogen, die feindliches Gut führten. Der Redner glaubte allerdings nicht an die Möglichkeit der Aufhebung der Bestimmung der Pariser Deklaration, daß feindliches Gut unter neutraler Flagge mit Ausnahme der Kriegskontrebande der Einziehung nicht unterliegen solle. In dieser Ansicht wurde er von dem bekannten Völkerrechtsgelehrten Lawrence unterstützt, der seinerseits befürwortete, die völlige Abschaffung des Seebeuterechts — Schiff und Gut — im eigensten Interesse zu erstreben. Hierin fand er aber nicht die Unterstützung des Professors Holland, des Beraters der englischen Regierung in allen seerechtlichen Fragen. Dieser hielt eine Abschaffung des Seebeuterechts für unmöglich. In dem Heft vom 13. April erklärt der „Naval and Military Record“ die Stellungnahme Hollands mit dem Hinweis, daß das Seebeuterecht Grundlage der englischen Seemachtstellung gewesen sei und auch bleiben werde. — Lord Lansdowne vermied bei der Beantwortung einer Interpellation im Unterhause über die Einladung des Präsidenten Roosevelt zu einer

zweiten Haager Konferenz auf die Abschaffung des Seebeuterechts näher einzugehen. Auf diese Parlamentsverhandlung wird noch im nächsten Heft zurückgelommen werden.

Der in nächster Zeit erscheinende 19. Jahrgang von Brassey's „Naval Annual“ wird an interessanten Aufsätzen enthalten: „Der russisch-japanische Krieg“ von Admiral Sir Cyprian Bridge; eine Abhandlung über „Taktik“ von Konreadmiral Custance; „Die Entwicklung der deutschen Kriegsmarine“ von Mr. Washford; „Der Vorfall auf der Doggerbank“ von Mr. Thurzfeld.

Die alljährlich im April dem Parlament zugehende Übersicht über die Seestreitkräfte der Hauptseemächte gibt einleitend folgenden Stärkevergleich:

	Großbritannien		Frankreich		Rußland		Deutschland		Italien		Verein. Staaten		Japan	
	fertig	im Bau	fertig	im Bau	fertig	im Bau	fertig	im Bau	fertig	im Bau	fertig	im Bau	fertig	im Bau
Linienfahrzeuge 1. Klasse . . .	53	4	20	6	14	8	16	8	14	4	12	13	5	2
Linienfahrzeuge 2. Klasse . . .	4	—	9	—	4	—	4	—	—	—	—	1	1	—
Linienfahrzeuge 3. Klasse . . .	2	—	1	—	1	—	9	—	2	—	—	—	—	—
Rüstenpanzer	1	—	13	—	12	—	11	—	—	—	11	—	1	—
Panzerkreuzer	24	19	17	8	6	6	4	4	6	4	6	9	8	—
Geschützte Kreuzer 1. Klasse	21	—	7	—	5	2	1	—	—	—	3	—	—	—
Geschützte Kreuzer 2. Klasse	45	1	16	—	3	—	8	—	5	—	17	—	11	—
Geschützte Kreuzer 3. Klasse	21	—	16	—	2	—	16	7	13	—	2	—	7	—
Ungeschützte Kreuzer . . .	—	—	1	—	3	—	17	—	1	—	7	—	8	—
Scouts	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
Torpedofahrzeuge	21	—	15	—	7	—	1	—	11	—	—	—	1	—
Torpedobootszerstörer . . .	128	34	31	12	40	63	37	12	13	4	20	—	21	—
Torpedoboote	91	—	238	98	162	10	84	—	128	27	31	1	84	—
Unterseeboote	17	23	37	32	13	14	1	1	1	7	8	4	—	—

Auffällig ist in dieser Zusammenstellung das gänzliche Übergehen der nicht unbedeutenden Neubauten Japans sowie die Aufführung der „Yashima“, die mit der „Fatsuse“ dasselbe Schicksal vor Port Arthur teilte. — In der Zahl der englischen Linienfahrzeuge sind auch noch die Schiffe der „Admirals“-Klasse einbegriffen.



Frankreich. Der Umstand, daß der englische Geschäftsträger in Langer sich mit dem französischen Geschäftsträger zur Begrüßung der Königin von England in der Straße von Gibraltar auf dem französischen Kreuzer „Du Chayla“ einschiffte, welcher, gefolgt von „Vincis“, zu diesem Zwecke in See ging, wird als eine Betonung der „Entente cordiale“ zwischen England und Frankreich aufgefaßt, umso mehr, als der englische Geschäftsträger leicht aus Gibraltar zu diesem Zwecke ein englisches Kriegsschiff hätte erbitten können.

Die Tagespresse beider Länder bringt Nachrichten über die geplanten gegenseitigen Besuche der englischen und französischen Flotten. Die Anregung dazu soll von

England ausgegangen und gleichzeitig im Auswärtigen Amt und durch den Marineattaché der britischen Botschaft dem Marineminister Thomson übermittelt und von der französischen Regierung herzlich aufgenommen sein. Die näheren Bestimmungen unterliegen noch der Verhandlung, das englische Geschwader würde im Juli in Brest, das französische im August zur Cowes-Woche in Spithead zu erwarten sein. „Army and Navy Gazette“ weist auf die besondere geschichtliche Bedeutung des Besuchs der englischen Flotte in Brest im Jahrhundertjahre der Schlacht von Trafalgar hin.

— **Parlamentarisches.** Das Marinebudget für das Jahr 1905 ist mit einem Abstrich von 12 000 Mark angenommen worden. Im Nachtragskredit für das Jahr 1904 werden rund 17 Mill. Mark als nicht verbraucht zur Verfügung gestellt, dagegen 14 Mill. Mark mehr gefordert. Die Ersparnis kommt daher, daß wegen Nichtfertigstellung der Waupläne die geplanten Flottillen der beweglichen Verteidigung nicht in Bau gegeben werden konnten, ferner die Modernisierungsarbeiten an veralteten Linien-schiffen vertagt wurden.

Der Unterausschuß des außerparlamentarischen Marine-Untersuchungsausschusses für die Kolonien beriet den Bericht des Herrn Deloncle über die Verteidigung Indochinas und faßte eine an anderer Stelle wiedergegebene Entschlicung.

Wegen des Gerüchtes vom Verschwinden von Unterseebootplänen aus dem Marineministerium stellte der Berichterstatter des Marinebudgets, M. Vos, an den Marineminister namens der Budgetkommission die Frage, ob das Gerücht begründet sei. Der Marineminister konnte erwidern, daß die eben abgeschlossene, auf Grund der Gerüchte veranlaßte Nachzählung der Pläne ihr vollständiges Vorhandensein ergeben habe, daß ihre Aufbewahrung und Verwaltung im übrigen eine derartige sei, daß sich jederzeit nachweisen lasse, wo sie sich befinden.

— **Personal.** Der Chefkonstrukteur Vertin ist mit dem 23. März in die zweite Sektion (Reserve) der Flaggoffiziere des Bauwesens wegen Erreichung der Altersgrenze übergetreten. Als junger Ingenieur war er nach Japan beurlaubt zur Organisation des dortigen Baubetriebes, ein Teil der in der Seeschlacht am Salu beteiligten japanischen Schiffe war von ihm entworfen. Vertin war der erste Vorstand der in den 90er Jahren geschaffenen Konstruktionsabteilung, ihm verdankt die französische Marine ihre neueren Linienschiffe und Panzerkreuzer. Auch schriftstellerisch ist Vertin hervorgetreten, am bekanntesten dürfte sein Werk über die Schiffsteile sein.

Senator Barbey, zweimal, 1887 und 1889, Marineminister, ist kürzlich gestorben; Marineminister Thomson hielt beim Begräbnis einen Nachruf, in dem er die Verdienste des Verstorbenen um die Marine hervorhob: den Bau des ersten Panzerkreuzers „Dupuy de Lôme“ und des ersten großen Unterseebootes „Gustave Zédé“.

— **Die fertige Flotte.** Auch im Nordgeschwader, das am 1. April seine Besatzungen auffüllte, führt jetzt ein Fregattenkapitän die Torpedobootsjäger als Divisionschef, der ein rot und weißes Dreieck am Mast als Abzeichen führt. Die Panzerkreuzer „Gloire“ und „Condé“ haben den ganzen Winter auf der Werft zubringen müssen, um Schäden und Mängel abzustellen.

Das Nordgeschwader ist am 11. April von Brest in See gegangen zu einer Angriffssübung gegen Orient und die Bucht von Quiberon, die Feindseligkeiten begannen am 13. um 5 Uhr vormittags. Die Forts des Sektors Orient—Velle Isle—Quiberon waren besetzt, die 2. und 3. Flottille des Ozeans der Verteidigung zugeteilt. Am 12. wurde in Orient Generalmarsch geschlagen, die Forts wurden besetzt und die Besatzung von Quiberon verstärkt, mittags wurde die 2. Flottille mobil gemacht und ging abends in südöstlicher Richtung in See. Die 3. Flottille, die am 10. von Rochefort in St. Nazaire angelangt war, erhielt Befehl, am 11. nachts zu der 2. bei Velle Isle zu stoßen. In der Nacht vom 13. zum 14. versuchten zwei feindliche Kreuzer mit Torpedoboots-

jägern abgelenket die Einfahrten zum Hafen zu erzwingen, wurden jedoch rechtzeitig durch die Scheinwerfer entdeckt und durch Geschüßfeuer zur Umkehr gezwungen. Am 14. beschloß der Feind, der durch Torpedobootsangriffe in der Nacht einige Schiffe verloren hatte, die Werke von Groix und landete ungestört auf Belle Île, womit die Übung beendet war.

Das Mittelmeergeschwader ankerte auf der Reede Salins d'Hyères und griff am 25. März abends Toulon an, das durch seine feste Küsten- und die bewegliche Verteidigung sich gegen die Forcierung des Zuganges zur Reede durch die Kreuzer wehrte. Der kommandierende General und der Artillerie-Brigadegeneral wohnten der Übung an Land bei, bei der die Werke und die Scheinwerferposten besetzt waren. Im Laufe des Tages waren bereits Angriffsübungen gegen die Werke unternommen worden.

Am 4. April wiederholte die Reserverdivision den Angriff bei Tage und bei Nacht auf die Forts Sicié und Cépet.

— Schießübungen. Bei den Schießübungen der letzten Märzwoche diente das Torpedoboot Nr. 101 als Ziel, es wurde durch Granaten ganz aufgerissen und unbrauchbar. Torpedoboot „99“ und „Chalier“ werden jetzt als Ziele hergerichtet.

— Geplante In- und Außerdienststellungen. Cherbourg 28. März, „Chasseloup-Laubat“ in Dienst, „Chateaurenault“ außer Dienst.

Brest „Léon Gambetta“ } in Dienst nach Beendigung der Probefahrten.
Toulon „Dupetit-Thouars“ }

— Die Strandung des „Sully“. Der „Sully“ sitzt auf zwei verschieden hohen Felsen fest, der Bug liegt ganz unter Wasser, dagegen ragt die Steuerbordschraube halb aus dem Wasser hervor, während das Schiff nach Backbord so überliegt, daß seine Schwimmlinie 2 m unter Wasser liegt, die Deckplatten beginnen sich zu lösen und lassen den Aufbruch des Schiffes befürchten. Das Wasser drang nach dem Auslaufen so stark ein, und der Bug sank derart weg, daß die Bergung der Mannschaft sofort in Angriff genommen wurde. Nachdem das Material usw. soweit möglich geborgen, hat die dänische Bergungsgesellschaft das Unternehmen aufgegeben, da sie die Hebung der russischen Schiffe in Port Arthur übernommen hat. Nach neueren Nachrichten sind die Arbeiten zum Abbringen von einer Firma in Hongkong wieder aufgenommen und voraussichtlich Anfang Mai beendet.

— Torpedobootsjäger „Pistolet“ erlitt einige Tage nach dem Festkommen des „Sully“ ebenfalls in der Bucht von Along eine leichte Grundberührung.

— Die bewegliche Verteidigung. Die Flottille des Armeekanal und des Ozeans nahmen ihre vierteljährlichen Mobilmachungsübungen, verbunden mit Schieß- und Fahrübungen, vor.

Torpedoboot „250“, das vor einiger Zeit bei einer Nachtübung vor Toulon strandete und sank, ist wieder gehoben und geborgen worden.

— Unterseeboote. Die Tauchboote „Espadon“ und „Triton“ verlegten am 3. April von Cherbourg aus dem Küstenpanzer „Henry IV“ den Weg nach Brest erfolgreich, jedes Boot erzielte einen Torpedotreffer. Am Tage vorher waren „Bouvines“ und „Amiral Tréhouart“ ebenfalls von ihnen beim Auslaufen angegriffen worden. „Bouvines“ wurde durch einen Torpedo getroffen, dagegen verunglückte der gemeinsame Angriff beider Boote auf „Amiral Tréhouart“, der starke Regen hatte das Zielen bei Abgabe der Torpedoschüße ungünstig beeinflusst. Die Boote tauchten nach Abgabe des Schusses und waren von den Schiffen überhaupt nicht bemerkt worden.

Über die aus den Vergleichsversuchen von „Aigrette“ und „Z“ gezogenen Schlüsse wird an anderer Stelle berichtet werden.

Unter der überdachten Helling Nr. 6 der Werft von Cherbourg soll ein für die Unterseeboote bestimmtes Becken von 100 m Länge und 22 m Breite ausgehoben werden. Die Arbeit ist jetzt ausgeschrieben und ein Jahr als Vollenbungsdfrist gestellt worden.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ war nach Gelingen der Vorprobefahrt am 31. März endlich soweit, daß er die Probefahrten beginnen konnte, d. h. etwa ein Jahr nach der Fertigstellung des Schiffes. Am 7. April machte er die 24 stündige Dauerfahrt mit allen Kesseln, wobei mit 16 600 indizierten Pferdestärken 20,15 Seemeilen bei 0,772 kg Kohlenverbrauch stündlich für die Pferdestärke erreicht wurden. Gleichzeitig wurde das Anschließen der 16,5 cm-SK. erfolgreich erledigt. Die Oberprobefahrt-Kommission hat diese Fahrt aber nicht amtlich anerkannt, sie wurde in ihrem Wesen wiederholt und ergab bei 16 900 ind. Pferdestärken und 0,761 kg stündlichem Kohlenverbrauche für die Pferdestärke 20,4 Seemeilen Geschwindigkeit.

— Stapelläufe. Am 14. April Unterwasserboot „Eruite“ in Toulon, am 19. April Linienschiff „Liberté“ in St. Nazaire.

— Streichungen aus der Schiffsliste. Eins der ältesten Schiffe, der im Jahre 1866 in Amerika gekaufte, 1862 erbaute Monitor „Onbedega“, ist in Brest verkauft worden. Man hat ihn so lange erhalten, weil man ihn als schwimmendes Fort verwenden wollte.

— Häfen und Stützpunkte. Der Marineminister hat die nachträgliche Aufnahme von 400 000 Mark zur Anlage eines Stützpunktes der beweglichen Verteidigung in Port Courbet im Budget durchgesetzt.

— Die Rauffahrteflotte hat durch den Stapellauf des Dampfers „La Provence“ in St. Nazaire einen wertvollen Zuwachs, die Marine einen Hilfskreuzer von 22 Seemeilen Geschwindigkeit erhalten.

— Fachliteratur. „Armée et Marine“ tritt für eine Neuregelung der Marine-Ingenieurlaufbahn ein, durch die auch die Schüler der technischen Schulen herangezogen würden, und die Anwärter mit 22 Jahren bereits Offiziersrang erreichen würden.

Im „Moniteur de la Flotte“ zieht P. P. aus der Schlacht vom 10. August 1904 die Lehre, daß Seeschlachten sich künftig auf weite Entfernungen abspielen werden, daß daher der schweren Artillerie die Hauptrolle zufallen, der Torpedo reine Gelegenheitswaffe sein werde, daher sollten die Unterwasserrohre der Linienschiffe in Fortfall kommen, da der Platz, den sie im Schiffsinnern einnehmen, in keinem Verhältnis zu ihrem möglichen Nutzen steht.

Die Märznummer der „Marine française“ läßt ihrer Empörung über die Annahme der Kammerentschließung bezüglich des Marineprogramms freien Lauf und hofft, daß die Kammer genügend „freie“ Männer besitzt, die ein Schlachtschiffsprogramm zurückweisen werden.

Den Unfall des englischen Unterseebootes „A 5“ nimmt sie zum Anlaß, vor Überstürzung bei Lösung der Motorfrage zu warnen.



Rußland. Das Marineministerium hat der Petersburger Stadtverwaltung mitgeteilt, daß zwecks Neubaus großer Linienschiffe gemäß dem noch nicht endgültig abgeschlossenen Flottenprogramm die Verlängerung der Baltischen Werft notwendig sei, und daß zur Ausführung dieses Planes der Ankauf der anliegenden Grundstücke beabsichtigt werde. Alle Ausgaben wird das Marineministerium tragen.

— Unterseeboote. In Sewastopol hat an einer dem öffentlichen Verkehr ferngelegenen Stelle der Bau von acht Unterseebooten begonnen, deren Fertigstellung nach 4 Monaten, also ungefähr Mitte Juli, beendigt wurde. Die Arbeit wird von amerikanischen Arbeitern unter Leitung eines amerikanischen Schiffbauers nach dem neuesten Typ dieses Landes ausgeführt. Nach Schätzung auf Grund der in die Öffentlichkeit gelangten Nachrichten sind augenblicklich ungefähr 25 Unterseeboote teils fertiggestellt, teils noch im Bau. Sie müssen nach Beendigung des Baues wieder auseinandergenommen und mittels der sibirischen Eisenbahn nach Ostasien geschafft werden. Bis jetzt ist über die schon vor mehreren Monaten dorthin abgegangenen Unterseeboote nichts bekannt geworden.

— Schwarze Meer—Ostsee-Kanal. Das Verkehrsministerium hat jetzt den seit langem zurückgestellten Plan, einen Kanal zwischen Schwarzem Meer und Ostsee zu bauen, wieder aufgenommen und ist auch schon in die Ausführung eingetreten. Im Unterschied zu dem ersten Projekt ist aber zunächst von einer Benutzung des Kanals durch Kriegsschiffe abgesehen worden. Doch liegt es nahe, daß — kommt der Plan zur endgültigen Durchführung — nach Beendigung des Krieges und Aufbesserung der finanziellen Lage dieser Weg auch für Kriegsschiffe benutzbar gemacht werden wird, womit die Benutzung des Schwarzen Meeres als Bau- und Übungsgebiet mit der Bewegungsfreiheit aller russischen Seestreitkräfte verbunden werden könnte.

— Flottenverein. Schon längere Zeit vor Beginn des jetzigen Krieges regte sich in Rußland das Empfinden, ähnlich den in England, Frankreich, Deutschland bestehenden Vereinigungen zur Hebung der Wehrmacht zur See ein Unternehmen ins Leben zu rufen, welches durch belehrende Aufklärung über die Wichtigkeit einer Flotte für Rußland auch eine tatkräftige Förderung des Schiffsbestandes durch freiwillige Spenden bezweckte. Aber erst bei Ausbruch des Krieges, im Februar 1904, vermochte der Flottengedanke im Volke breitere Wurzel zu fassen. Am 6. Februar 1904 bildete sich unter Genehmigung des Zaren ein „Komitee zur Verstärkung der Flotte durch freiwillige Gaben“, in dem der Großfürst-Thronfolger Michael Alexandrowitsch den Ehrenvorsitz, der Großfürst Alexander Michailowitsch den Vorsitz übernahmen.

Durch den Zaren wurden folgende Gesichtspunkte für den Wirkungskreis dieser neuen Vereinigung befohlen:

1. freiwillige Beiträge in ganz Rußland zu sammeln,
2. ein Präsidium unter den erwähnten Großfürsten zu begründen,
3. aus Mitgliedern des Handels, der Schifffahrt und sonstiger dem Staat förderlichen Einrichtungen ein Komitee zu bilden, welches den Leiter in seinen Arbeiten unterstützen soll,
4. die Verwaltung der Gelder diesem Komitee zu übertragen,
5. mit den in Betracht kommenden Zentralbehörden des Reiches in Verbindung zu treten wegen der zweckentsprechendsten Verwendung der eingegangenen Gelder.

Die Organisation des Komitees wurde ungefümt in Angriff genommen und folgender Geschäftsplan aufgestellt:

- a. Es werden je ein Dezernat für marine-technische und für Finanzangelegenheiten errichtet, denen eine Kanzlei zugeteilt wird.
- b. Sitzungen sind beschlußfähig, wenn 5 Personen, einschließlic des Vorsitzenden, vorhanden sind. Bei der Abstimmung gilt Stimmenmehrheit, bei gleicher Stimmzahl hat der Vorsitzende 2 Stimmen.
- c. Das marine-technische Dezernat bildet in sich wieder Unterabteilungen für die Beurteilung der schiffbaulichen, der artilleristischen, der technischen und Ausüstungsfragen sowie für Entwurf und Durchführung der nötigen Kontrakte, Baubeaufsichtigung und Abnahme der fertiggestellten Arbeiten.
- d. Das Finanzdezernat überwacht die Einziehung der Beiträge, deren Verwendung auf Grund der Komiteebeschlüssen und erwägt die Erschließung neuer Einnahmequellen.

e. Die Generalversammlung des Komitees beschließt auf Grund der von den einzelnen Dezernaten vorgelegten Arbeiten über die Typen, Ausrüstung, Höhe der Gelder, Auswahl der Werften u. dgl. m.

f. Es müssen Sitzungsprotokolle geführt werden, unterschrieben von allen Teilnehmern der betreffenden Sitzung.

g. Außer dem Buchhalter und Kanzlisten erhielt niemand Bezahlung für übernommene Pflichten in dem Komitee.

h. Für die Bezahlung des Buchhalters und der Kanzlisten stehen jährlich 3000 Rubel zur Verfügung, welche aus der Schatulle des Großfürsten-Thronfolgers, des Ehrenvorsitzenden, dem Komitee geschenkt werden.

i. Das Komitee führt ein Siegel und genießt Postfreiheit wie staatliche Behörden.

Die Reichsbank hat dem Komitee ein Konto an allen ihren Zweigstellen eröffnet. Man sieht hieraus, daß in Wirklichkeit ein großartiger Apparat zur Erfüllung dieser dem Volksgedühl entspringenden Opferfreudigkeit zum Besten einer starken Seemacht ins Leben gerufen ist, dessen Leitung allem Anschein nach sich schnell in die neue schwierige Aufgabe gefunden hat.

Die wirklichen Leistungen dieses russischen Flottenvereins stellen sich in folgendem dar: Bis zum 6. Februar d. Js. waren dem Komitee Geldpenden im Betrage von 13 $\frac{1}{4}$ Millionen Rubel zugegangen, wofür 18 Torpedokreuzer (große Torpedoboote) von 25 Knoten Geschwindigkeit und 500 bis 600 Tonnen Displacement sowie 4 Unterseeboote in Bau gegeben worden sind. Die Unmöglichkeit, während des Krieges ausländische Werften zu benutzen, und die Notwendigkeit, auf den russischen Werften den Bau der Schiffe zu beschleunigen, brachte das Komitee auf den Gedanken, eine Anzahl kleiner, schnellgehender Torpedokreuzer gleichen Typs zu erbauen, die nach den besten vorhandenen Mustern zu armieren und auszurüsten sind. Auf Allerhöchsten Befehl wurde die erste Serie der neuen Torpedokreuzer, wie folgt, benannt: „Emil Bucharski“, „Finn“, „Stawropolski“, „Truchmenez“, „Kafanecz“, „Woiskowoi“, „Ukraina“. Letztere beiden sollten bereits mit der ersten Abteilung des 3. Geschwaders nach dem fernen Osten abgefertigt werden, doch hielten die Streiks und die Arbeiterunruhen ihre Fertigstellung auf. Von den vier Unterseebooten ist jetzt eins, „Feldmarschall Graf Scheremetew“ vollendet und an seinen Bestimmungsort nach Ostasien abgegangen, während zwei sich noch im Stadium der Erprobung befinden.

— Arbeiterversendung auf den Kriegsschauplatz. Auf den Kaiserlichen Werften der neuen Admiralität und der Galeereninsel werden jetzt ungefähr 600 Arbeiter aller Zweige des Schiffbaues und Maschinenbaues zu einer Truppe zusammengestellt, welche Ende April nach Wladiwostok abgehen wird, wo sie den Arbeiterstamm für die Werft und die Hafenanlagen bilden soll.

— Personalmangel in der Schifffahrt. Eine Folge des Krieges ist die jetzt sich bemerkbar machende Tatsache, daß die russische Schifffahrt Mangel an Personal empfindet. Besonders fühlbar macht er sich in der Freiwilligen Flotte, deren Personalbestand in allen Zweigen, vom Schiffsführer bis zum Helzer, durch die zum Kriege abberufenen Dienstpflichtigen stark gemindert ist, so daß die Durchführung der regelmäßigen Fahrten teilweise in Frage gestellt ist. Gemäß kürzlich erfolgter Veröffentlichung werden secmännisch ausgebildete Personen und solche des Maschinenfaches aufgefördert, in den Dienst der Freiwilligen Flotte zu treten und sich zu dem Zweck in Odessa auf dem Kontor der Gesellschaft zu melden.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Nach Beendigung der Etatsdebatten und der Inaugurationsfeierlichkeiten sind in der Union einstellend ruhige Wochen eingetreten. Der Präsident hat sich auf zwei Monate auf Jagden im Wilden Westen begeben und die meisten Minister haben einen Erholungsurlaub angetreten. Der Marine-Sekretär Morton wollte sich ursprünglich dem Präsidenten anschließen, ist aber durch ein Ohrenleiden zurückgehalten worden, dessen Behandlung seine Urlaubszeit in Anspruch nehmen dürfte. Inzwischen wird aber nichts veräußert, um den Flottengedanken trotz seiner Bekämpfung im Kongresse im Volke zu beleben und lebendig zu erhalten. Besonders lebhaft besprochen wird eine Preisarbeit, welche der Commander Fiske über „amerikanische Flottenpolitik“ veröffentlicht hat und welche die Notwendigkeit von Meer und Flotte für die Vereinigten Staaten abermals darlegt. Für die Flotte wird besonders ausgeführt, die Idee, daß eine Flotte lediglich zum Schutze des Handels erforderlich sei, stamme aus England, für welches der Handel die Grundbedingung seiner Existenz sei. Für die Union sei die Hauptbestimmung der Flotte die Aufrechterhaltung der Monroe-Lehre gegen die habgierigen Pläne europäischer Staaten mit Bezug auf Mittel- und Südamerika. Ohne Zweifel würde auch der amerikanische Handel in einem Kriege schwer leiden; das würde aber für die Vereinigten Staaten nicht so gefährlich sein wie für England, obwohl auch eine partielle Blockade ohne Invasion direkt oder indirekt jedermann im Lande Verluste verursachen würde. Weit größer aber würde die materielle Schädigung des Volkes durch die Kriegskosten sein, welche es im Falle einer Niederlage zu zahlen hätte. Wenn schon Deutschland 1 Milliarde Dollars aus Frankreich herausgeholt hätte, wieviel würde dann ein demütigender Friede ein Land von dem Reichtum der Vereinigten Staaten kosten? Der Zweck einer Flotte aber sei nicht nur der, den Handel zu schützen und das Land vor Demütigung und Verlusten nach einer Niederlage zu bewahren, sondern auch den Willen der Regierung durchzusetzen, ihrer Politik zur Ausführung zu verhelfen nach jeder Richtung hin. Für diesen Zweck könne die Flotte nur dann als stark genug angesehen werden, wenn sie bei Ausbruch des Krieges stärker sei als jede feindliche. Ein schwacher Widerstand sei schlimmer als gar keiner, und je länger derselbe dauere, desto schlimmer. Die Vereinigten Staaten besäßen vieles, welches die Habgier des Plünderers herausfordere: sie seien ein aggressives Volk und würden mit mehr oder weniger Eifersucht und Mißtrauen in allen Kanzeleien Europas angesehen, wo ihr Regierungssystem nicht populär sei; was berechtige dazu, anzunehmen, daß sie auf lange Zeit hinaus einem Kriege entgegen würden? Warum solle ein Land wie Großbritannien, nicht größer wie die Union, die größere Flotte nötig haben? Es würde an dieser Stelle zu weit führen, die Forderungen des Verfassers im einzelnen zu besprechen, welche sehr ins Detail gehen und auf deren Veröffentlichung in den „Proceedings of the U. S. Naval Institute“ noch zurückgekommen werden wird. — Zu gleicher Zeit hat der s. Z. vielgenannte Kontreadmiral Coghlan im „Philadelphia Public Ledger“ einen Artikel veröffentlicht: „What the Navy is and what it needs“, in welchem er zunächst den Grundsatz vertritt: „Now the very raison d'être of a navy is to be prepared“. Weil Jahre erforderlich wären, um ein Linienschiff zu bauen und das Personal dafür zu erziehen, deshalb müsse der Ausbau der Flotte schnell und gleichmäßig vor sich gehen. Hätte man die 100 Millionen Dollars, welche das Programm von 1886 erforderte, damals sogleich bewilligt, so würden dem Lande die Hunderte von Millionen und die zahlreichen Menschenleben, welche der spanische Krieg gekostet hat, erspart geblieben sein. Auch hier also dieselbe Betonung der Flottenausgaben als Versicherungsgesamtheit und damit die Werbung für die Flotte überhaupt. Im übrigen läßt Admiral Coghlan ziemlich scharfe Kritik an dem Material der jetzigen Flotte. An Linienschiffen werde dieselbe nach Fertigtstellung der zuletzt bewilligten 27 besäßen: hiervon seien zwar 24 gute Schiffe, 6 von diesen könne man aber nicht mehr erstklassig nennen. „Oregon“, „Massachusetts“ und „Indiana“ besäßen zu geringe Geschwindigkeit und Kohlenvorräte, um in die erste Linie gestellt werden zu können. „Towa“, „Alabama“,

„Wisconsin“, „Illinois“, „Kentucky“ und „Kearsarge“ seien auch zu langsam, wenn auch besser als die vorigen. Es blieben also nur 18 moderne Schiffe übrig, oder eigentlich, da die beiden 13 000 Tonnen-Schiffe von vornherein zu langsam waren, nur 16. Die „Texas“, nominell ein Linien Schiff 2. Klasse, sei weder ein Linien Schiff noch ein guter Panzerkreuzer. Dahingegen werde die Flotte 12 gut gepanzerte Kreuzer haben: ihr Kohlenvermögen sei auch gut, desgleichen ihre Schnelligkeit, die Armierung aber nur schwach und sie könnten nie die Stelle von Linienschiffen einnehmen. Die geschützten Kreuzer seien fast wertlos: sie seien gut genug, um in Friedenszeiten in Westindien die Flagge zu zeigen und Mannschaften auszubilden: die „Olympia“, „Columbia“ und „Minneapolis“ könnten auch noch zu guten Scouts umgebaut werden. Es sei daher ein Unsinn, wenn einzelne Zeitungen behaupteten, die Flotte sei 40 Kampfschiffe stark: sie werde aber immerhin bei dem jetzigen Bautempo am Ende des Jahres 1908 an Linienschiffen die zweitstärkste der Welt sein, wenn man die drei Schiffe der „Oregon“-Klasse und die „Towa“ mitrechnet, Schiffe, welche allerdings die englische Flotte schon jetzt zur zweiten Kampflinie rechne. Der Personalbedarf werde dann 65 000 Mann erfordern und es werde ernster Anstrengungen bedürfen, um diese Zahl an ausgebildeten Mannschaften zu erreichen, zumal jetzt schon — bei einem Personalstande von 34 000 bis 37 000 Mann — jährlich 13 000 Mann neu eingestellt werden müßten, um die Abgänge zu decken. Es werde aber gelingen, denn „für unsere Leute wird in jeder Beziehung besser gesorgt, wie in irgend einer Marine der Welt, und der Geist, welcher die Flotte belebt, ist heute ebenso frisch wie je in unserer Geschichte. Sie wird auf jeden Fall in ersten Zeiten die auf sie verwendeten Mittel tausendfach gutmachen.“

Um auch uns Europäern die amerikanische Flottenerpansionspolitik schmackhaft zu machen, bringt das „Army and Navy Journal“ vom 1. April schließlich noch einen Artikel unter der Überschrift: „Europe's debt to the american navy“, in welchem auf die Opfer hingewiesen wird, welche die Vereinigten Staaten im Barbarenkriege für die Befreiung des europäischen Handels gebracht haben.

Die Dienstauszeichnungen (Medals of honor) sind nun auch für das Personal der Marine eingeführt worden. Dahingegen scheint die Navy Personnel Bill im Kongresse nicht zur Verhandlung gekommen zu sein, desgleichen nicht die Einführung des Vizeadmiralsrangs.

— Personal. 1. Der Kontreadmiral Barker hat am 31. März nach zweijähriger Kommandoführung den Befehl über die atlantische Flotte an den Kontreadmiral Evans abgegeben und ist in den Ruhestand getreten. Auch der Chef der asiatischen Flotte, Kontreadmiral Yates Stirling, hat sein Kommando niedergelegt. Dieses ging zunächst auf den zweiten Admiral, Kontreadmiral Folger, über. Nachdem dieser jedoch unmittelbar darauf aus Gesundheitsrücksichten um Enthebung von dieser Stellung nachgesucht hat, ist der Befehl dem bisherigen dritten Admiral, Kontreadmiral Train, übertragen worden. Da dieser einer der jüngsten Flaggoffiziere der Flotte ist, so dürfte ein abermaliger Wechsel in der Stellung des Flottenchefs zu erwarten sein. Einstweilen ist als zweiter Admiral der neubeförderte Kontreadmiral Ketter kommandiert worden: Die Stelle des dritten Admirals ist noch nicht wieder besetzt worden.

2. Als Nachfolger des Unterstaatssekretärs Darling zum Herbst soll ein Herr Trueman S. Newberry von Detroit ausersuchen worden sein, ein Freund des Präsidenten, wie Sekretär Morton.

3. Über die Desertionen in der Flotte veröffentlicht das Bureau of Navigation eine interessante Zusammenstellung, aus welcher hervorgeht, daß bei dem ausgebildeten seemannischen Personal Fahnenflucht nicht so häufig vorkommt, wie dies von den Zeitungen behauptet wird. Am häufigsten desertieren Kohlenzieher, welche vor ihrer Anbordkommandierung militärisch nicht ausgebildet werden, und Mannschaften des Koch- und Aufwärterpersonals, die einzigen, welche Nichtamerikaner sein dürfen und deren Abgang,

da sie nur aus Hilfsweise bei dem Munitions- und Krankentransport verwendet werden, die Gefechtsfähigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt.

Art des Personals.	Dienstgrad.	Jahresstärke.	Zahl der Deserteure.	Prozentfuß
Seemännisches Personal	Unteroffiziere	3334	66	1,98
	Obermatrosen	2409	135	6,43
	Matrosen	3411	315	9,23
	Rekruten	6597	672	10,18
Handwerkerpersonal	Unteroffiziere und Gemeine	1637	88	5,40
	Unteroffiziere	2755	130	4,72
Maschinen- und Heizerpersonal	Oberheizer	1374	102	8,08
	Heizer	1577	301	19,08
	Kohlenzieher	2567	865	23,67
Messepersonal	Köche und Stewards	1564	362	23,15

Der Gesamtdurchschnitt der Deserteure wird auf 10,7 Prozent berechnet.

— Manöver. Die geplante große Aufklärungsübung ist dem Anschein nach bei den Wintermanövern in Westindien ausgefallen. Man hat die dafür ausgeworfene Zeit den Signallübungen zugewendet, welche sehr umfangreich waren und sich auf ein neu einzuführendes Signalbuch bezogen. Es sollen dann fleißig taktische Übungen vorgenommen worden sein: ein strategisches Manöver scheint gleichfalls nicht stattgefunden zu haben, soweit man sich nach den Zeitungsmeldungen ein Urteil bilden kann. Zur Zeit ist die Flotte mit Schießübungen beschäftigt. — Nach dem Schlußberichte Admiral Barkers werden die Versuche zur Herstellung eines allen Anforderungen genügenden Signalbuches ein volles Jahr in Anspruch nehmen.

— Artillerie. 1. Nach Privatnachrichten hat bei den Schießübungen vor Manila das Linienschiff „Wisconsin“ ausgezeichnete Erfolge erzielt. Acht Schützen erreichten mit 25 cm-Geschützen mit 11 Schuß 11 Treffer, im Durchschnitt 1,94 Treffer pro Geschütz und Minute. Die 15 cm-Schützen erreichten $8\frac{1}{2}$ Treffer pro Geschütz und Minute, im Durchschnitt 5,14. Mit 5,8 cm-SK. wurden 19 Treffer pro Geschütz und Minute, im Durchschnitt 14,73, erzielt.

2. Zu Anfang April wurden auf dem Schießplatze von Indian Head sehr interessante Schießversuche gegen eine Scheibe abgehalten, welche eine Sektion eines Panzerkreuzers der „Tennessee“-Klasse vorstellte. Der Chef des Bureau of Ordnance hat darüber folgendes veröffentlicht:

„Es wurde aus 15 cm- und 20,3 cm-Geschützen mit der gleichen Anfangsgeschwindigkeit, welche im Ernstfalle zur Anwendung kommt, auf 2700, 3000, 4000 und 4500 Yards geschossen. Die Granaten waren teils mit Schwarzpulver, teils mit Sprengstoffen von hoher Explosivkraft geladen. Zweck war, die Widerstandskraft der Scheibe gegen die Wirkung der verschiedenen Geschosse zu ermitteln. Das Ergebnis war befriedigend und zeigte, daß das dargestellte Schiff dem Angriffe seiner voraussichtlichen Gegner gewachsen sein würde. Bei Abschluß der Versuche war die Scheibe, wenn auch stellenweise erheblich beschädigt, soweit die Festigkeit des Baues in Betracht kommt, intakt.“

Es wird weiter berichtet, daß die mit Brisanzladung versehenen Geschosse nicht nur den Panzer durchdrangen, sondern die ganze Abteilung glatt passierten, bevor sie freylernten. In fast allen Fällen war die Wirkung ausreichend, um jedermann zu töten, welcher sich in der Abteilung aufgehalten hätte, dennoch aber nicht groß genug, sowohl bei Verwendung von Granaten mit Schwarzpulver- wie Brisanzladung, um das Schiff kampfunfähig zu machen, wenn auch die Abteilung selbst stark beschädigt wurde.

Es sollen noch weitere gleichartige Versuche stattfinden.

— Geschwadertätigkeit. 1. Die neue Organisation der nordatlantischen Flotte ist jetzt durchgeführt. Die Flotte zerfällt in 3 Geschwader mit 6 Divisionen, welche durch die Flotte laufende Nummern führen, ferner das Küstengeschwader und 1 Torpedobootszerstörer-Flottille sowie einem Troß von 6 bis 8 Dampfern. Die Zusammensetzung der Flotte ist folgende:

Flottenchef: Kontreadmiral Robley D. Evans.

Stabschef: Kapitän zur See Pillsbury.

I. Geschwader.

Chef: Der Flottenchef.

1. Division:		2. Division (Kontreadmiral Davis):	
Linienerschiff „Maine“ <i>F</i> (Kontreadmiral Evans)		Linienerschiff „Alabama“ <i>F</i>	
= „Missouri“		= „Illinois“	
= „Kentucky“		= „Iowa“	
= „Kearsarge“.		= „Massachusetts“	
		Tender „Scorpion“.	

II. Geschwader.

Chef: Kontreadmiral Sigbee.

3. Division:		4. Division (Kontreadmiral Brownson):	
Gr. Kreuzer „Brooklyn“ <i>F</i>		Panzerkreuzer „Colorado“	} (Flaggschiff noch nicht bestimmt).
Kl. „Chattanooga“		= „Maryland“	
= „Galveston“		= „Pennsylvania“	
= „Tacoma“.		= „West Virginia“	

III. Geschwader.

Chef: Kontreadmiral Bradford.

5. Division:		6. Division:	
Gr. Kreuzer „Olympia“ <i>F</i>		Kl. Kreuzer „Tepesa“	
Kl. „Cleveland“		= „Detroit“	
= „Des Moines“		= „Newport“	
= „Denver“.		= „Castine“	
		Tender „Yankee“.	

Küstengeschwader.

Chef: Kontreadmiral Dickins.

Linienerschiff 2. Klasse „Texas“, *F*
Küstenpanzer: „Arkansas“, „Florida“, „Nevada“.

Torpedobootszerstörer-Flottille.

Chef: Korvettenkapitän Johnston.

Torpedobootszerstörer: „Gull“ *F*, „Hoptins“, „Macdonough“, „Stewart“, „Truxtun“, „Whipple“, „Worden“.

Troß.

Kohlendampfer: „Abarenda“, „Caesar“, „Hannibal“, „Leonidas“, „Marcellus“, „Sterling“.

Wasserfahrzeug: „Arcthusa“.

Vorratsschiff: „Culgoa“.

Schleppdampfer: „Percules“, „Osceola“.

Die 4. Division (Panzerkreuzer) ist noch nicht formiert worden: die Schiffe befinden sich noch in der Ausrüstung.

Für die 6. Division ist ein Divisionschef einstweilen noch nicht ernannt. Die Schiffe stehen vorläufig noch unter dem Befehl des Chefs des II. Geschwaders.

Wie schon früher erwähnt, werden die südatlantische und die europäische Station als solche nicht mehr dauernd besetzt, sondern nur zeitweise von Teilen der nordatlantischen Flotte besucht: so wird wahrscheinlich die 3. Division des II. Geschwaders im nächsten Sommer die europäischen Gewässer besuchen. Dagegen wird die karaimische Station

in der Regel mit einem Geschwader, der Zusammensetzung nach wohl dem III, befehlt sein. Das Linienschiffs-Geschwader wird seinen Aufenthalt nach der Jahreszeit wählen.

2. Das Schulgeschwader ist aufgelöst worden.

3. Vom pazifischen Geschwader soll ein Teil, wie es heißt, im Sommer bis Tutuila kreuzen.

4. Zur asiatischen Flotte sollte das Linienschiff „Ohio“ am 25. März die Ausreise antreten.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Nach einer Meldung der „Washington Post“ hat sich das Marineministerium veranlaßt gesehen, den Weiterbau der neuen Schulschiffe „Cumberland“ und „Intrepid“ einzustellen, weil der Kongreß dafür wesentlich keine Mittel bewilligt habe. Auch soll aus dem gleichen Grunde die Vollenbung des Linienschiffes „Connecticut“ zweifelhaft gewesen sein: es hat sich jedoch ergeben, daß noch hinreichend Mittel vorhanden sind.

2. Der neue Panzerkreuzer „Washington“ ist am 18. März bei der New York Shipbuilding Comp. zu Camden glücklich vom Stapel gelaufen. Das Schiff wird als Flaggschiff eingerichtet und soll 44 Offiziere und 814 Mann als Besatzung erhalten. Der Kiel wurde am 23. September 1903 gelegt: ein Teil des Panzers ist bereits angebracht und Kessel und Maschinen sind aufgestellt. Die Abmessungen sind dieselben wie die der „Tennessee“ und aus Meyers Taschenbuch zu ersehen.

3. Der Stapellauf des Panzerkreuzers „St. Louis“ auf der Werft von Reaffie & Levy in Philadelphia soll am 6. Mai stattfinden.

4. Der Kongreß hat die Abnahme der Torpedoboote „Stringham“ und „Goldsbrough“ genehmigt, wenn sie an Stelle der geforderten 30 Knoten 27 laufen. Man fürchtet aber, daß die Boote nicht viel mehr als 25 Knoten leisten werden.

— Torpedowesen. Nach einem Berichte des Chefs der asiatischen Flotte über die Besichtigung der Zerstörerflottille befand sich diese in einem ausgezeichneten Zustande, welchem jedoch die Schleßleistungen der Boote nicht ganz entsprachen. Das wird jedoch nicht dem Personal, sondern den mangelhaften Torpedos und Fehlern im Gyroskop zugeschrieben. Die Scheibe wurde durch zwei 40 Fuß (12 m) voneinander entfernte Bambusstangen dargestellt: als Distanzmarke war eine Bambusstange auf 800 Yards (730 m) Entfernung von der Scheibe aufgestellt. Das Evolutionieren im „offenen und geschlossenen Winkel“ wurde vorzüglich ausgeführt, wobei um 180° geschwenkt wurde. Der „Dale“ machte in 3 Minuten klar zum Gefecht. In den Berichten wird auf die gefundenen Mängelstellen unter der feuerficheren Holzbekleidung in den Vorratsräumen aufmerksam gemacht und Entfernung der Bekleidung empfohlen.

— Drahtlose Telegraphie. Die Versuche mit den verschiedenen Systemen werden fortgesetzt. Während der Manöver hat das Marineministerium mit der nordatlantischen Flotte in Westindien fortlaufend in Verbindung gestanden. Es wird beabsichtigt, nach Maßgabe der bewilligten Mittel die Einrichtungen für Funkpruchwesen erheblich auszudehnen.

— Verschiedenes. 1. Zwischen Santiago und New Foundland sind 27 treibende Wracks gemeldet worden. Der Kohlendampfer „Lebanon“, welcher entsprechend ausgerüstet worden ist, soll die Zerstörung übernehmen.

2. Zur Beobachtung der Sonnenfinsternis am 30. August d. J. wird das Marineministerium eine Expedition, bestehend aus dem Kreuzer „Minneapolis“ und dem Kohlendampfer „Caesar“, unter Befehl des Kontreadmirals Colby M. Chester, Vorstand des Marine-Observatoriums, nach Spanien entsenden. Die Expedition wird schon um den 1. Juni abgehen, um rechtzeitig alle Vorbereitungen treffen zu können.



Italien. Neuformation des Mittelmeergeschwaders. Mit dem 6. April ist eine vorläufige Neuformation der Heimatgeschwader ins Leben getreten. Die erste Division des Mittelmeergeschwaders wird gebildet aus „Regina Margherita“ (Flaggschiff), „Sicilia“, „S. Bon“, „Filiberto“, „Coatit“. Die zweite Division aus „Vettor Pisani“ (Flaggschiff des zweiten Admirals), „Garibaldi“, „Varese“, „Carlo Alberto“, „Levere“. Hierzu treten zu einem späteren Zeitpunkt noch „Agordat“ und die Torpedojäger „Rembo“, „Aquilone“, „Borea“, „Zeffiro“, „Espero“ sowie das Linienschiff „Beneditto Brin“ und der Panzerkreuzer „Francesco Ferruccio“ an Stelle von „Sicilia“ und „Carlo Alberto“, die dann dem Reservegeschwader überwiesen werden.

Das Reservegeschwader wird gleichfalls nur vorläufig gebildet von „Dandolo“ (Flaggschiff), „Sardegna“, „Ruggiero di Lauria“, „Andrea Doria“, „Francesco Morosini“, „Giovanni Bausan“, „Fride“ mit den Torpedoboote 61, 65, 68, 89, 142 bis 153. Gegenwärtig ist das Reservegeschwader zur Vornahme größerer Übungen in den sizilianischen Gewässern vereintigt.

— Schiffsbewegungen. Kreuzer „Uiguria“ unter Befehl des Herzogs der Abruzzen hat seine zweijährige Weltreise beendet und ist nach Spezia zurückgekehrt, unter besonderen Festlichkeiten vom Reservegeschwader bei Messina empfangen und von dessen Torpedoflotte nach Spezia geleitet.

Das Geschwader in Ostasien wird weiter vermindert um den Kreuzer „Buglia“, der den Befehl zur Heimreise erhalten hat.

„Amerigo Vespucci“ ist aus Nordamerika heimgekehrt.

Kreuzer „Volturno“ wird durch „Governolo“ im Roten Meere abgelöst.

Das Mittelmeergeschwader hat Befehl erhalten, sich bei Gaeta zu vereinigen zu seinen ersten Übungen im Verbande.

— Schiffbau. Die Arbeiten an „Francesco Ferruccio“ sind soweit beendet, daß das Schiff mit beschränkter Besatzung in die erste Reserve getreten ist.

Das Unterseeboot „Delfino“ ist kürzlich einigen Versuchen unterzogen worden, die befriedigt haben. Nach einer Widerstandsprüfung in einer Tiefe von 5 m unter Wasser wurde eine dreistündige Fahrt mit 6 Knoten durchschnittlicher Geschwindigkeit ausgeführt, bei der die Besatzung sich vollkommen wohl befand.

— Personalien. Vizeadmiral Gualterio, bisher Chef des zweiten See-Departements, ist zum Chef des Mittelmeergeschwaders ernannt worden, an Stelle des Vizeadmirals Morin, der zum Chef des ersten See-Departements Spezia ernannt worden ist.

Vizeadmiral Puliga, der bisherige Chef des ersten Departements, ist von diesem Posten enthoben und zum Vizepräsidenten des obersten Marinerats ernannt worden.

Vizeadmiral Brochetti, bisher Vizepräsident des obersten Marinerats, ist zum Chef des zweiten Departements ernannt.

Zum Präsidenten des obersten Marinerats soll Vizeadmiral Frigerio ernannt werden.

Generalmajor im Ingenieurkorps der Marine Biterbo, bisher Direktor des Konstruktionsbureaus im Ministerium, und Generalmajor im Ingenieurkorps Balocchi, Vorstand des allgemeinen technischen Departements im Ministerium, haben ihre Posten getauscht.

Oberstingenieur Cuntberti ist zum Schiffsbaudirektor im zweiten Departement ernannt.

— Namengebung. Der auf der Werft Castellammare in Bau befindliche große Panzerkreuzer „A“ hat den Namen „S. Giorgio“ erhalten.

Die Torpedoboote neuer Konstruktion von über 200 Tonnen erhalten die Bezeichnung „Hochseetorpedoboote“ mit den nachstehenden Namen: Die bei Schichau im

Bau befindlichen Boote: „Sirio“, „Sagittario“, „Epica“, „Scorptone“, „Serpente“ und „Saffo“. Die Odero-Boote: „Orione“, „Orsa“, „Olimpia“, „Alcione“, „Ardea“, „Albatros“, „Altrone“, „Astore“ und „Arpia“. Die Battison-Boote: „Begaso“, „Perseo“, „Procione“, „Pallade“, „Cigno“, „Cassiopea“, „Calliope“, „Clio“, „Centaurio“ und „Canopo“, das auf der Werft Spezia in Bau befindliche Boot: „Gabbiano“.

— Spezialwaffen. Für Ausbildung der jüngeren Seeoffiziere in den Spezialwaffen Artillerie, des unterseeischen und elektrischen Materials und Erteilung eines besonderen Zeugnisses ist verfügt worden:

1. Erfolgreiche Ablegung der Endprüfung in den Spezialkursen an der Marineakademie mit dem Ergebnis von $\frac{3}{4}$ der Höchstleistung.

2. Erfüllung mit günstigem Resultat der aufeinander folgenden Bedingungen:

- a) eines praktischen Lehrkursus von wenigstens sechs Monaten bei einer Artilleriedirektion;
- b) eines praktischen Lehrkursus von wenigstens sechs Monaten an Bord eines Schlachtschiffes 1. oder 2. Klasse in Dienst oder mit beschränkter Besatzung unter Leitung der den Spezialwaffen vorstehenden Offiziere oder an Bord der Artillerie- und Torpedoschulschiffe unter Leitung der Instruktoren;
- c) eines Kursus von wenigstens drei Monaten an Bord eines Schlachtschiffes in Dienst oder mit beschränkter Besatzung als Artillerie- oder Torpedooffizier oder an Bord eines Artillerie- oder Torpedoschulschiffes als Instrukteur.

Den Offizieren, welche sich die nötigen Fähigkeiten im Dienst der Spezialwaffen erworben haben, erhalten ein vom Marineminister auszustellendes Zeugnis.

— Untersuchungskommission. Die Kommission zur Untersuchung der Marineverwaltung begibt sich nach Beendigung ihrer Arbeiten in Tarent nach Venedig, wo sie ihre Tätigkeit abschließt. Der dem Parlament vorzulegende Bericht wird Ende Juni fertig gestellt sein.



Japan. Die im Märzheft erwähnten 25 Torpedobootszerstörer sind, wie folgt, in Bau gegeben: Regierungswerft Yokosuka 7 Boote („Gatsuschimo“, „Jayoi“, „Kiharagi“, „Sibiki“, „Wakaba“, „Gatsuyuki“), Regierungswerft Sasebo 4 Boote („Yugure“, „Yudachi“, „Mitadzuki“, „Nowake“), Regierungswerft Maizuru 2 Boote („Yunagi“ und „Dite“), Regierungswerft Kure 2 Boote („Mishio“ und „Nenobi“); zusammen 15 Boote. Ferner haben erhalten: die Mitsubisch-Werft in Nagasaki 4 Boote („Schiratsuyu“, „Schirayuki“, „Matjukase“, „Schirotahe“), die Nawajaki-Werft in Kobe ebenfalls 4 Boote („Makase“, „Harukase“, „Schigure“, „Gatsuharu“) und eine Privatwerft in Osaka 2 Boote („Matsuhu“ und „Hayakase“); zusammen 10 Boote.



Schweden. Die politischen Schatten, welche der russisch-japanische Krieg auf Schweden geworfen hat, haben das Bedürfnis hervorgerufen, die Güte und Brauchbarkeit der Landesverteidigungsmittel einer Nachprüfung zu unterziehen. Es ist daher vom Parlament in Anregung gebracht, einen Verteidigungsausschuß nach dem Muster des englischen defence committee zu bilden, der die Fragen und Mittel der Landesverteidigung prüfen soll.



Türkei. Die Regierung hat Marinebestellungen nach Frankreich gelangen lassen. Es sollen vier große Torpedoboote von ungefähr 500 Tonnen Wasserverdrängung und 28 Knoten Geschwindigkeit zur Ausführung gelangen. Der Preis für das einzelne Boot beträgt 400 000 Mark.



Montenegro. Hafenbau. Schon seit längerer Zeit hat in Montenegro die Absicht bestanden, den für das Fürstentum äußerst wichtigen Hafen von Pristan bzw. Antivari auszubauen und gleichzeitig von dort eine Bahn in das Innere des Landes zu führen. Der Hafen von Pristan ist gegenwärtig in einer solchen Verfassung, daß die in demselben verladeten Schiffe sehr stark unter den heftigen Sturmwinden leiden. Es liegt deshalb nahe, durch Einbau eines Wellenbrechers diese Übelstände zu beseitigen und gleichzeitig Diggerungen vorzunehmen, welche auch tiefgehenden Schiffen die Einfahrt gestatten. Verschiedene diesbezügliche Projekte sind bis jetzt der hohen Kosten wegen verworfen worden, doch dürfte der von dem Marinebauunternehmer Segnic aus Spalato ausgearbeitete Plan (Kosten 700 000 Lire) schon sehr bald zur Ausführung gelangen. Danach wird zunächst ein 300 m langer Wellenbrecher gebaut, an welchen sich eine ebenso lange Kaiwand anschließt. Die vom Hafen von Antivari ausgehende Eisenbahn wird vorläufig bis auf den Sutormanpaß — nördlich von Antivari — geführt, dem dahin bereits bestehenden Fahrweg folgend, dessen Unterbau gleichzeitig als Bahnunterbau dienen soll. Natürlich kann in diesem schwierigen Gebiet und mit den verfügbaren geringen Mitteln nur eine schmalspurige Bahn gebaut werden. Nach zwei Jahren sollen diese Bauten beendet sein, und soll dann der Ausbau der Bahn vom Sutormanpaß bis Birbuzat am Scutarisee folgen, so daß der Hafen von Antivari mit genanntem See in direkter Bahnverbindung stehen wird.



Literatur.

Die Entwicklung der deutschen Meederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reiches. Von Max Peters, Doktor der Staatswissenschaften. — Verlag von Gustav Fischer in Jena. — Preis des Bandes 6,— Mark.

Das vorliegende Buch bildet den zweiten Band eines Werkes, dessen erster Teil uns bei seinem Erscheinen leider entgangen ist und auch jetzt nicht zur Verfügung steht. Gleichwohl erscheint das Buch, welches in der Mitte des Jahrhunderts beginnt und bis 1870 reicht, als ein in sich abgeschlossenes Ganzes und der Beachtung in hohem Maße wert, weil in diesen Zeitraum der Übergang vom Segler zur Dampfschiffahrt und damit der Beginn der Großreedereien fällt, deren stärkere Kapitalkraft die größeren Aufwendungen für den Bau und Betrieb der Dampfschiffe auf sich zu nehmen vermochte. Mit reichem statistischen Material ausgestattet und doch fließend und gut lesbar geschrieben, gewährt das Buch einen sehr guten Einblick in diese Entwicklung, die in den allgemeinen Umrissen bekannt, doch in ihren Einzelheiten schwer zu erfassen ist. Besonders interessant war für uns der mit Zahlen belegte schwere Druck, den die deutsche Meederei durch die Kriegsjahre 1848/49, 1864 und 1870/71 zu erleiden hatte, weil keine Kriegsstotte der Handelsflagge sichere Fahrt verbürgte. Vielfach flüchtete sich der Handel unter fremde insbesondere die englische Flagge, und die durch den Krieg einmal zerrissenen Fäden wurden auch nachher entweder überhaupt nicht oder erst nach langer Zeit und unter anderen Voraussetzungen wieder angeknüpft. Die hier gegebenen Zahlenreihen sollten diejenigen jedenfalls nicht unbeachtet lassen, die noch jetzt über die geradezu zinsentragende Müßigkeit der Kriegsstotte im Zweifel sind. Für die Angehörigen der Marine ist das Peterssche Buch jedenfalls von hohem Interesse.

Im Rheinbund-Regiment während der Feldzüge in Tirol, Spanien und Rußland 1809—1813. Nach den Aufzeichnungen des damaligen Leutnants Wilhelm Freiherr v. Schauroth zusammengestellt von Alexander Freiherrn v. Schauroth, Major z. D. Mit einem Bildnis in Lichtdruck. — Berlin 1905. Verlag von E. S. Mittler & Sohn. — Preis 4,50 Mark, gebunden 6 Mark.

Der Herausgeber ist ein Enkel des Leutnants W. v. Schauroth, der von Jugend an ein ausführliches Tagebuch führte und darin mit schlichter Anschaulichkeit schilderte, was er im Rheinbund-Regiment der Herzöge von Sachsen während der Feldzüge Napoleons und in zweimaliger langwieriger Kriegsgefangenschaft erlebt und erlitten. Der Herausgeber meinte einen Welttrag kriegswissenschaftlicher oder politischer Art zur Geschichte der Rheinbundzeit nicht liefern zu können; was er aber aus den Tagebüchern seines Großvaters hier bietet, ist ein hochinteressantes Stück Kulturgeschichte und gleichzeitig ein überaus ehrenvolles Zeugnis für die deutsche Treue der Männer, die unter so kläglichen politischen Verhältnissen und im Dienst einer so wenig ehrenvollen Pflicht nicht verzagten, sondern soldatischen Sinn, treue Kameradschaft und entsagungsvolle Bravheit lebendig erhielten und so betätigten, daß deutsches Wesen auch in der schwersten Prüfung sich zu bewähren wußte. Aus diesen Erwägungen folgt man der Niederchrift halb mit Zugrimm und halb mit herzlicher Teilnahme, bald verwundert, was jugendliche Spannkraft alles zu leisten vermag, und bald mit dem heimlichen Wunsch, daß unserer allzu selbstzufriedenen Jugend einmal wieder ähnliche Prüfungen beschieden sein möchten. Für jüngere Offiziere dürfte sich eine anziehendere und zugleich lehrreichere Lektüre kaum ausfindig machen lassen.

Dr. Hintrager: Wie lebt und arbeitet man in den Vereinigten Staaten? Nordamerikanische Reiseeskizzen. — Berlin—Leipzig: F. Fontane & Co. Chicago—Newyork—Washington: Brentanos. — Preis 5 Mark.

Die vielen neuerdings verfaßten Amerikabücher haben anscheinend einen breiten Leserkreis gefunden und eifern naturgemäß andere Febern, die sich für mehr oder weniger berufen halten, zur Nachfolge an. Der Verfasser des vorliegenden, etwa 300 Seiten starken Buches ist jetzt Amtsrichter und hat im letzten Jahrzehnt wiederholte und längere Studienreisen in Amerika gemacht. Diese Reisen brachten ihn, seinem Beruf entsprechend vor allem auch in Beziehungen zu den Richtern und Rechtsanwälten, zu den Gerichtssälen und Strafanstalten der Union, deren von den unserigen unendlich abweichende Gepflogenheiten der Verfasser sehr plastisch zu schildern weiß. Seinen Beobachtungen fügt er selbst gelegentlich die wohl jedenfalls gebotene Beschränkung hinzu: „Dies sind vereinzelte Fälle und dürfen nicht zu einem allgemeinen Urteile veranlassen. Allgemeine Urteile sind überhaupt bei einem Lande dieser Größe und Mannigfaltigkeit etwas Gewagtes“. Mit diesem Vorbehalt stehen wir nicht an, das Buch Hintragers als eine gute Vervollständigung der modernen Amerikaliteratur zu bezeichnen. Demjenigen freilich, der in unseren engeren, europäischen Verhältnissen grau geworden, bestätigt seine Schilderung den schon früher gewonnenen Eindruck, daß er sich „drüben“ schwerlich wohl fühlen könnte.

Am Hofe König Jérômes. Erinnerungen eines westfälischen Pagen und Offiziers. Herausgegeben von Otto v. Volkenstern. — Berlin 1905. Verlag der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn. — Preis gebunden 4,50 Mark.

Wenngleich unsere Zeit zu nichts weniger als zu rückblickender Beschaulichkeit geeignet ist, hat doch gerade in den letzten Monaten die Memoirliteratur einige recht bemerkenswerte Erscheinungen hervorgebracht. Eine solche liegt auch hier vor uns in den Aufzeichnungen des Junkers August v. Lehsten, der von sehr jugendlichem Alter an erst als Page und dann als Kettrosskizier unter dem Bruder Napoleons diente, bis er nach dem Zusammenbruch dieser Herrschaft seinen Weg zu nationaleren Pflichten fand. „König Lustig“ erscheint in diesen Erinnerungen in anderem Lichte, als ihn die Legende zu zeichnen pflegt, trotzdem ist es für nationales Empfinden eine höchst unerfreuliche Lektüre, wie unsere Großväter unter dieser lockeren Fremdherrschaft sich wohl befanden, dem ihr geleisteten Eide treu gegen ihr deutsches Vaterland zu Felde zogen und ihre Bravheit und Tapferkeit in den Dienst einer — für uns wenigstens — schlechten Sache stellten. Das Buch liest sich trotzdem sehr gut — sein bester Wert besteht vielleicht darin, daß man es als eine Warnung auffaßt, denn solche Zeiten könnten wiederkehren, wenn wir nicht, ein jeder an seinem Teile, auf Posten bleiben.

Geschichte der Stadt Bremen. Von Dr. Wilhelm v. Bippen, Senatssekretär und Staatsarchivar. Halle a. S. — E. Ed. Müllers Verlagsbuchhandlung. — Drei Bände. Preis 12,70 Mark.

Als der Herr Verfasser den ersten Prospekt seines Werkes veröffentlichte, sprach er die Hoffnung aus, das Buch in etwa zwei Jahren zu Ende zu führen. Seitdem sind 13 volle Jahre verfloßen, bis nun jetzt das Ganze vollendet vor uns liegt. Es ist selbstverständlich unmöglich und auch keineswegs die Absicht der nachfolgenden Zeilen, einer so großen und bedeutsamen Arbeit im Rahmen einer knappen Besprechung die ihr zukommende Würdigung zuteil werden zu lassen. Eine solche möchten wir auch nicht für unseres Amtes halten, denn diese zum großen Teile der Gegenwart außerordentlich fernliegende Stadtgeschichte wird zwar sicherlich innerhalb der bremischen Bürgerschaft lebhaftestem Interesse begegnen, den Leserkreis der „Marine-Mundschau“ aber berührt sie doch nur indirekt, und höchstens bei längerem Erholungsurlaub dürfte ein Angehöriger der Marine für eine derartige immerhin schwierige Lektüre die nötige Muße finden.

Trotzdem ist das Buch auch für die Allgemeinheit keineswegs ohne Interesse. Der Verfasser zeigt uns, wie Bremen durch seine Lage am großen Strome und am Rande des immer schon westlichen Ost und West verbindenden Meerstrandes zu einem Handelsplatz von größerer Bedeutung von jeher besonders geeignet war. Weiter führt er uns vor, wie ein von Anfang an stark entwickelter, tatkräftig zäher Bürgersinn die vielfachen Schwierigkeiten der politischen Lage im Verlauf der Jahrhunderte zu überwinden vermochte, wie er so mit der Herrschaft des Bischofs sich abzufinden mußte, wie er den Verfall der Hanse überdauerte, und auch in den Schrecknissen des Dreißigjährigen Krieges und dem daran sich schließenden tiefen Verfall sich behauptet, und wie er endlich rechtzeitig erkannte, von wo für das größere Vaterland das Heil in einem kräftigen Emporbühen politischer Macht und gewerblicher Entwicklung über die engeren Grenzen hinaus zu gewärtigen war. Auch sonst bietet das Buch des Interessanten vieles in bezug auf die Gegenstände und die Betriebsweise des mittelalterlichen Seehandels und sonstigen Gewerbes, den Schutz dieses Handels durch Konvoischiffe, die mannigfachen Kriege und Kämpfe im Inneren und die diplomatische Kunst der Bürgermeister und Ratmannen, die, auf sich selbst gestellt, die Angelegenheiten des kleinen Gemeinwesens klug und energisch gegenüber mächtigeren politischen Gebilden nach außen hin zu vertreten wußten.

Zu bequemer Lektüre ist ein Buch dieser Art, so gut es geschrieben sein mag, nicht geeignet, wohl aber bietet es eine Fülle von Belehrungsstoff und alles in allem ein Bild deutschen Volkslebens, wie es plastischer kaum gestaltet werden konnte. Seine Bedeutung als Quellenwert werden Verusener zu würdigen wissen.

Die Humanität im Kriege. Die kodifizierten humanitären Vereinbarungen der Kulturstaaten im Kriege. Von August v. Reinhardt. — Berlin 1905. Verlag von Alfred Unger. — Preis 2,— Mark.

Längst haben die Kriege aufgehört, bloße Deutezüge und Zehden zwischen feindlichen Nachbarn auf engerem Bezirke darzustellen; wenn heut die Völker die Waffen gegeneinander erheben, handelt es sich überall um weltgeschichtliche Umwälzungen mit dem Zweck der Veseitigung unerträglich gewordener politischer und wirtschaftlicher Schranken und um ihren Ersatz durch neue Verhältnisse, die eine Bürgschaft längeren Bestandes in sich tragen. Angesichts dieser Veränderung der Natur der Kriege ist es verständlich, daß die Kulturvölker Vereinbarungen trafen über die Grundsätze der Kriegsführung, die zwar ihre volle Kraft zur Erreichung des Kriegszwecks einsetzen, darüber hinaus aber das Bestehende tunlichst schonen und Menschlichkeit walten lassen soll, wo der Kriegszweck dies möglich erscheinen läßt. Verfasser hat die wichtigsten dieser Vereinbarungen, d. h. die Genfer und Haager Konvention, in der vorliegenden kleinen Schrift zusammengestellt und erläutert. Dankenswert war dabei, daß er in diesem Zusammenhang ausdrücklich hervorhebt, wie diese Konventionen die notwendigen Kriege niemals verhindern werden, und wie ein unentschlossenes Zögern dann, wenn diese Notwendigkeit eingetreten ist, politischem Selbstmord gleichkommt.

Das Buch wird im gegenwärtigen Zeitpunkt gewiß einem größeren Leserkreise willkommen sein.

Port Arthur. Von Schroeter, Major. Mitglied des Ingenieurkomitees. Mit zwei Karten in Steindruck. — Berlin 1905. Verlag von E. S. Mittler & Sohn. — Preis 2,— Mark.

Port Arthur ist nach mehr als halbjährigem, heißem Ringen gefallen; das Sensationsbedürfnis der Tagespresse war sofort bereit, der Parteien Günst und Haß auch über die Wiber der tapferen Verteidiger richten zu lassen. Unter diesen Umständen war es ein sehr dankenswertes Unternehmen, daß eine berufene Feder sich fand, die nicht nur die Ereignisse zusammenstellte, soweit sie bis zur Stunde deutlich greifbar

sind, sondern zugleich auch die Art und Besonderheit dieses heißen Ringens kritisch würdigte, bei dem neben den modernsten Kampfmitteln auch die längst veraltet scheinende Angriffsweise des Sappeur- und Minenkrieges zu praktischster Anwendung gelangte. Ob Port Arthur zum Falle wirklich schon reif war, darüber wird vielleicht noch weiter gestritten werden. Unzweifelhaft stellt Major Schroeter fest, daß eine noch längere Verteidigung für den Gang der Ereignisse an sich ohne Bedeutung war.

Fred. T. Jane: **The Imperial Russian navy, its past, present and future.**
— London 1904. W. Thacker & Co. New and revised edition.

Die dem Ausbruch des russisch-japanischen Krieges vorhergehende Spannung hat, um der Nachfrage zu genügen, die Herausgabe einer neuen Auflage dieses erst vor etwa fünf Jahren erschienenen Wertes des unter anderen auch als Verfasser von „The imperial Japanese navy“ bekannten Marinechriftstellers nötig gemacht. Es ist auf die Höhe der Zeit gebracht und nach der in der Zwischenzeit vom Verfasser bei Einschiffungen auf russischen Schiffen gewonnenen innigeren Kenntnis des Personals verbessert worden. Bemerkenswert ist, daß der Verfasser in der Vorrede das englisch-japanische Bündnis als ersten Schritt zu dem nahenden großen Kampf zwischen Anglosachsen und Slaven bezeichnet.

Der Verfasser gibt zunächst eine Geschichte der russischen Marine von den Ursprüngen an, die er im Gegensatz zu Stenzel (Heere und Flotten der Gegenwart: Ausland: Die Flotte) bis zur Gegenwart fortführt, in der er den russisch-türkischen Krieg 1877/78 ausführlich behandelt, im unmittelbaren Anschluß an die Geschichte die Entwicklung des Schiffsmaterials der Flotte behandelnd und durch zahlreiche Schiffsansichten und Pläne erläuternd. Einem kurzen Kapitel über die Freiwillige Flotte folgt eine ausführliche Beschreibung der Werften. Hier ist besonders bemerkenswert das durch die neuesten Kriegsereignisse bestätigte Urteil über Port Arthur: „Die örtlichen Verhältnisse gestatten keine große Ausdehnung, anderseits ist es an der Spitze einer schmalen Halbinsel gelegen, leicht abzuschneiden (wie im chinesisch-japanischen Kriege), wenn es nicht durch eine starke Armee gehalten oder gedeckt wird, und schließlich würde im Kriege eine Vereiningung der dort befindlichen Seestreitkräfte um die Erde von Korea mit denen um 1500 Seemeilen entfernten Wladiwostok äußerst schwierig sein. Im Fall eines Krieges mit Japan, das von Nagasaki als Stützpunkt aus den Kanal beherrscht, würde eine solche Vereiningung fast gänzlich unmöglich sein. . . . Beide Plätze, Port Arthur und Wladiwostok, werden eher eine Quelle der Schwächung als der Stärke sein. . . . Rußlands Stellung in Port Arthur ist, allseitig betrachtet, isoliert.“

Dem Schwarzen Meer-Kanal sind auch einige Seiten gewidmet, er hält seine wirtschaftliche Bedeutung für größer als die militärische; England gegenüber würde er nicht ins Gewicht fallen, dagegen würde er gegenüber Deutschland von ausschlaggebendem Werte sein.

Jane bespricht dann die neueren Linienschiffe, die er je nach ihrer Klasse den englischen für ebenbürtig erklärt, doch sei die englische Flotte von der russischen allein nicht gefährdet; eine Gefahr könne erst bei einem Zusammenschluß mit der deutschen und der französischen Flotte eintreten.

Es folgen Organisation, Personal, Ergänzung, Ausbildung, Entlassung, Löhnung, Disziplin, Uniform. Der Verfasser gibt dann ein Urteil über die russischen Seeoffiziere: „Sie sind alle von einer starken Vaterlandsliebe erfüllt und stolz, Russen zu sein, von großer Hingabe an die kaiserliche Familie. . . . Sie sind nicht eigentlich kriegerisch und würden einen Krieg mehr mit einem verbissenen Entschluß, ihr Bestes zu tun, annehmen, als mit der Überzeugung sicheren Erfolges.“ — „Sie sind keine Dandys, und ein schlecht angezogener englischer Seeoffizier würde bei ihnen über dem Durchschnitt stehen.“ In einem späteren Kapitel „Englisch-russische Beziehungen“ sagt er: „Russen und Engländer erkennen sich gegenseitig als „gentlemen“ an. Beispielsweise ergänzt sich das deutsche

Seeoffizierkorps aus genau denselben Ständen wie das englische und das russische, und der deutsche Seeoffizier ist nach allen Regeln genau so „gentleman“ wie jene; trotzdem ist ein Unterschied vorhanden: gerade genug Unterschied, daß der eine fühlt, daß er nicht ebenso wie der andere ist, und umgekehrt. Diese besondere unsichtbare Rasselstranke zwischen dem Engländer und dem Ausländer steht nicht so bemerkbar zwischen Engländer und Russen wie zwischen Engländer und Deutschen.“ Von den Mannschaften sagt er: „Ivan ist davon überzeugt, daß man auf ihn schießen wird, Jack (der englische Matrose), daß er dazu da ist, um auf andere zu schießen,“ eine zutreffende Bemerkung. Er ist ein tüchtiger Soldat, weniger Seemann.

Armierung und Ausrüstung der Flotte wird nur kurz behandelt. Dann weist der Verfasser nach, daß noch immer Peter des Großen Geist in der Marinepolitik Rußlands lebt.

Das russische Vorgehen und seine Stellung in Ostasien behandelt der Verfasser noch eingehend und versucht, seinen Landsleuten zu zeigen, daß sie dies in falschem Lichte betrachten, und daß kein Grund zu Mißverständnissen mit Rußland vorliege. Von den Urteilen russischer Seeoffiziere über fremde Mationen sei noch das über die japanische angeführt: „Wir lieben die Japaner nicht, wohl der einzelne gefällt uns, aber die Nation als Ganzes nicht. Ihre Marine ist gut, zu gut, zu gut, aber sie werden gegen Rußland nie „fair“ kämpfen. Sie werden uns zu Tisch einladen und uns vergiften oder etwas Ähnliches. Verräterisch sind sie, man kann ihnen nicht trauen.“

Und trotzdem die Vertrauensseligkeit der Flotte von Port Arthur vor Kriegsausbruch!

Herr Jane schließt mit einer ernstern Mahnung an seine Landsleute, die Jugendkraft, die im russischen Volke liegt, und den Zauber, den das „heilige Rußland“ auf seine Söhne ausübt, nicht gering zu schätzen, denn keine Rasse und kein Reich könne ewig bestehen, und mit den Vorteilen der Überzivilisation muß sie die Übel des Niederganges aufnehmen.

Das Werk ist also nicht allein von sachmännischem, sondern fast mehr noch vom politischen Standpunkte aus geschrieben, und zwar im Sinne einer Annäherung Englands an Rußland, von dem Gedanken ausgehend, eine mögliche Vereinnung Rußland—Frankreich—Deutschland gegen England zu verhindern.

Die Ausstattung ist gut und zeichnet sich namentlich durch eine Fülle von bildlichen Darstellungen aus; farbige Uniformbilder an Stelle des Schwarzdrucks würden vorzuziehen sein.

Das Werk ist dem Großfürsten Alexander Michailowitsch gewidmet. M.

Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts. Herausgegeben von den Senatspräsidenten und dem Obermilitäranwalt unter Mitwirkung der juristischen Mitglieder der Senate und der Mitglieder der Militär-anwaltschaft. Sechster Band. — Berlin 1904. Verlag von Franz Vahlen. — Preis 4 Mark, gebunden 5,20 Mark.

Von den im vorliegenden Bande enthaltenen Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts dürfte besonders die erste für viele unserer Leser von großem Interesse sein. Sie bezieht sich auf den Vorfall in Essen, der wegen seines für den beteiligten Untergebenen unglücklichen Ausgangs in weiten Kreisen bedeutendes Aufsehen erregt hat und seitens der Presse vielfach besprochen ist. Das Reichsmilitärgericht kommt, nachdem es den Begriff und die Voraussetzungen des Eventualdolus klargelegt hat, zur Aufhebung des Berufungsurteils, weil letzteres über das Vorhandensein eines auf Totschlag gerichteten Eventualdolus des Angeklagten sich nicht deutlich genug ausgesprochen hat.

Ferner verdient die Entscheidung Nr. 19 (S. 75) an dieser Stelle hervorgehoben zu werden. Sie verwirft die in Theorie und Praxis vielfach vertretene Rechtsansicht, nach welcher militärgerichtlich erkannte Ehrenstrafen noch einer Vollstreckung bedürfen und nicht wie im zivil-strafgerichtlichen Verfahren ohne weiteres mit der Rechtskraft des Urteils in Kraft treten.

Wir verweisen ferner auf die Entscheidungen Nr. 20 (S. 78), Nr. 21 (S. 81), Nr. 24 (S. 94) und Nr. 33 (S. 133). Nr. 20 erörtert die Frage, ob ein unter irrtümlicher Annahme seiner Reichsangehörigkeit eingestellter Ausländer den Vorschriften des Militärstrafgesetzbuchs unterliegt, und kommt zur Verneinung dieser Frage. In Nr. 21 wird dargelegt, welche Militärpersonen gegenüber Schiffsjungen als „Erzieher“ im Sinne des § 174 R. St. G. B. anzusehen sind, in Nr. 24, was unter „Nachteil“ im Sinne des § 93 R. St. G. B. — betreffend Ungehorsam gegen einen Befehl in Dienstsachen — verstanden werden muß, und in Nr. 33, wer als „Verleßter“ aufzufassen und daher für zuständig zu erachten ist, nach Maßgabe des § 247 Abs. 2 R. St. G. B. gegen eine Einstellungsverfügung des Gerichtsherrn vorzugehen.

Schließlich wollen wir auch noch auf Nr. 56 (S. 243) aufmerksam machen. Hier wird im Gegensatz zu einer bisher sehr verbreiteten Rechtsanschauung der Grundsatß vertreten, daß Schlagen und Stoßen eines Untergebenen nach § 122 R. St. G. B. nur dann strafbar ist, wenn es als eine körperliche Mißhandlung sich darstellt. Im Anschluß hieran wird dann eingehend erläutert, welche Begriffsmerkmale vorhanden sein müssen, um die Annahme einer körperlichen Mißhandlung zu rechtfertigen.

Le Marin anglais. Par André E. Sayous, Dr. en droit. — Paris 1905. — Librairie du Recueil Sirey.

Das vorstehend bezeichnete kleine Werk ist eine der Publikationen der „Fédération des industriels et des commerçants français“, die anscheinend, wenigstens unter anderem, ähnliche Ziele verfolgt wie unser „Verein für Sozialpolitik“, mit dessen Schriften über „Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter“ wir uns wiederholt zu beschäftigen hatten. — Siehe u. a. 1903, Seiten 518 und 1164. — Die vorliegende Schrift entspricht jedenfalls nach Art und Inhalt in jeder Beziehung den Untersuchungen des genannten Vereins, und sie ist leider nicht in der Lage, erfreuliche Bilder aufzurollen, da in England beim Mangel einer Fürsorgegesetzgebung die Lage der Seeleute, insbesondere auch diejenige der Invaliden der Seefahrt, noch wesentlich ungünstiger ist als bei uns, wo durch die erwähnten Untersuchungen auch mehr Schatten als Licht aufgedeckt wurde. Gut herausgehoben sind die unerfreulichen Folgezustände, welche durch das Wirken und in manchen Beziehungen geradezu durch den Mutwillen der unter den Seeleuten vorhandenen Arbeiterhildate entstanden sind, denen erst durch eine gleichartige Organisation der Reedereien ein Gegengewicht geschaffen wurde. Das kleine Buch, welches auch mit einer Menge interessanten statistischen Materials ausgestattet ist, verdient die Beachtung aller derjenigen, die sich mit der Lage der Seeleute zu beschäftigen Anlaß haben.

Block, Auszug aus der alten, mittleren und neueren Geschichte. 14. Auflage. — Preis gebunden 3 Mark. — Verlag von A. G. Block, Leipzig.

Wir erwähnten die dreizehnte Auflage der vorgenannten wertvollen Schrift im Jahrgang 1902, Seite 1022, und möchten auch der neuen Auflage ein Wort der Empfehlung mit auf den Weg geben. Das kleine Buch, das wir seither sehr häufig benutzten, scheint uns besonders zweckmäßig auch für den Gebrauch an Bord, wo der Raum die Mitnahme eines größeren Geschichtswerkes verbietet. Es wird, wenn irgendwelche geschichtlichen Daten von Bedeutung nachgeschlagen werden sollen, niemals im Stiche lassen. Unsere 1902 geäußerten Wünsche sind in der neuen auch sonst vielfach verbesserten Auflage berücksichtigt worden.

Rechtsgeschichte der Insel Helgoland. Von Dr. Ernst v. Moeller, Privatdozent in Berlin. — Verlag von Hermann Böhlau Nachfolger. Weimar 1904. — Preis 6 Mark.

Als die Marineverwaltung im Jahre 1890 die Insel Helgoland übernahm, stieß sie auf sehr große Schwierigkeiten infolge des gänzlichen Fehlens der auf dem Festlande

eingeführten Rechtsgrundlagen und Einrichtungen; sie sah sich genötigt, für viele Wochen Kommissare auf das zur Winterzeit recht ungasliche Eiland zu entsenden, um wenigstens die Tatbestände in dieser Richtung festzustellen. Die Erinnerung hieran veranlaßte den Referenten, das vorstehend genannte Buch zur Besprechung heranzuziehen, doch bot daselbe insofern eine Enttäuschung, als die besondere Lage des Privatrechts nur sehr kurz darin behandelt ist. Großes Interesse bietet es gleichwohl für den Freund vaterländischer Geschichte wie für den Juristen durch seine Feststellung der Rechtsquellen und der Verwaltungsrichtungen auf der Insel in älterer Zeit und während der Episode der englischen Verwaltung. Der Verfasser wollte im übrigen mit dem Buche einem Vorfahren, der im 17. Jahrhundert Landvogt auf Helgoland war, ein Denkmal errichten. — Erwähnenswert ist, daß der Unfug der sogenannten Helgoländer Trauungen erst der englischen Zeit bzw. dem 19. Jahrhundert seinen Ursprung verdankte.

Das Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft — Preis 40 Mark — ist mit seinem sechsten Bande im Verlage von Julius Springer, Berlin, erschienen. Das Titelblatt nimmt diesmal ein wohl getroffenes Porträt des heimgegangenen Geheimen Admiralkitätsrates Georg Langner ein. Aus dem reichen Inhalt nennen wir die Abhandlungen über die Widerstandsercheinungen an schiffsförmigen Modellen, über die Wirkung der Schiffschraube auf das Wasser, über neue Methoden und Ziele der drahtlosen Telegraphie, über die Herstellung von Stahlblöcken für Schiffswellen im Hinblick auf die Verminderung von Brüchen und — einem anderen Gebiete angehörend: über die Arbeitsausführung in steigendem Stundenlohn.

Das Jahrbuch hat an den Mitglidern der Gesellschaft setzen ihm zugehörigen Leserkreis, auch bildet es eine wohl selbstverständliche Bereicherung jeder technischen Bibliothek, wir glauben daher, unserer Pflicht gegenüber dieser wertvollen Erscheinung durch die obige Notiz genügt zu haben.

Der russisch-japanische Krieg in seinen Rückwirkungen auf den Weltfrieden. Von Julius Meurer, R. und K. Offizier a. D. — Halle a. S. 1905. Verlag von Gebauer-Schweitsche. — Preis 2 Mark.

In der vorliegenden Schrift ist besonders wertvoll die Darstellung der äußerst schwierigen politischen Situation, mit welcher die Aufrechterhaltung des Weltfriedens heute zu rechnen hat. Weit verzweigt und eng verschlungen sind die Beziehungen der Völker untereinander, und kein Staat kann sich für unbeteiligt halten, an dem gewaltigen Ringen, welches zur Zeit in Ostasien vor sich geht. Nicht mit Unrecht weist Verfasser scharf darauf hin, wie im bisherigen Verlauf der Geschichte ganz besonders England es verstanden hat, die Rolle des tertius gaudens zu spielen, und wie noch heute die hauptsächlichste Aufgabe der Staatskunst darin bestehen sollte, gegen diese geschickten Mächtschaften ein ausreichendes Gegengewicht in den anderen Staaten zusammenzufassen, deren Gegensätze nicht so erheblich sind wie Englands mögliche Feindschaft.

Das Buch verdient beachtet zu werden.

Die von uns im Februarheft — Seite 245 — erwähnten Aufsätze des Fregattenkapitän Klado sind nunmehr in Buchform in französischer Übersetzung im Verlage von Berger-Levrault & Cie., Paris, erschienen. Sie tragen in dieser Form den Titel:

Après le départ de la deuxième escadre du pacifique. **La Marine russe dans la Guerre russo-japonaise.** Traduit, avec l'autorisation de l'auteur, par René Marchand.

Durch den Verlauf der kriegerischen Ereignisse haben Kapitän Klados mannhafte Worte inzwischen viel von ihrer Aktualität eingebüßt; diese wird vielleicht gänzlich erloschen sein, wenn diese Zeilen die Presse verlassen, doch wird dadurch das allgemeine

Interesse, daß die nunmehr vorliegende Zusammenstellung beanspruchen darf, in keiner Weise beeinträchtigt. Wir sind in Deutschland ja Gott sei Dank inzwischen über den unerfreulichen Zustand hinausgewachsen, daß für die Vorgänge auf See im Binnenlande Interesse und Verständnis fast völlig fehlten, doch kann zur Förderung der Einsicht in diese Dinge und zur richtigen Würdigung der Gefahren, die von einer unzulänglichen Flottenrüstung drohen, noch immer nicht genug geschehen. Aus dieser Erwägung erscheint Kapitän Klados Schrift auch für uns höchst beachtenswert, ganz besonders auch deshalb, weil der Verfasser richtig erkennt und scharf hervorhebt, daß der Kampf um die Seegeltung nicht von leichten Flottillen, sondern zwischen den gepanzerten Geschwadern der Linienschiffe ausgefochten werden wird. Es wäre sehr erwünscht, wenn das vorliegende Buch auch über den engeren Kreis der Marine hinaus Beachtung fände. Der Preis des 325 Seiten starken und mit einigen Abbildungen ausgestatteten Buches beträgt 3,50 Franken.

Gruppeneinteilung für die Gewichts- und Kostenberechnung von Schiffen. Von F. Meyer, Schiffbauingenieur. — Verlag von W. Ortesner, Berlin C₂, Klosterstraße 45. — 3 Mark.

Es ist eine kleine Broschüre, welche ein übersichtliches System entwickelt für eine einheitliche Ausführung von Gewichts- und Kostenberechnungen für Handelsschiffe.

Wenn wir dem Verfasser auch nicht in allen Punkten beitreten können, so liegt doch eine sehr beachtenswerte Arbeit vor, die den Schiffsrchitekten des Handelsschiffbaues neue wertvolle Anregungen geben wird.

Die Schiffsmaschinen, ihre Berechnung und Konstruktion mit Einschluß der Dampfturbinen. Für Studierende. Handbuch und Atlas. Von Herrmann Wilda.

Der Atlas enthält auf 64 Tafeln 1200 Abbildungen nach Zeichnungen ausgeführter moderner Maschinen mit sämtlichen Arbeitsmaßen. — Preis 50 Mark. — Das Handbuch umfaßt ungefähr 14 Bogen (26 × 18 cm) mit 450 Abbildungen und zahlreichen Zahlentafeln von Abmessungen ausgeführter Maschinen. — Preis 12 Mark.

Das vorstehende Werk ist eine sehr gut gegliederte Ergänzung der technischen Literatur auf dem Gebiete des Schiffsmaschinenbaues und dadurch besonders empfehlenswert für Studierende und Konstrukteure, weil es tatsächlich ausgeführtes Material gibt.

Das Werk gewinnt noch wesentlich an Bedeutung, weil die ersten Werften Deutschlands, Englands, Amerikas und Frankreichs sowie die größten Schiffahrtsgesellschaften ihr neuestes Material zur Verfügung gestellt haben.

Es ist erschienen bei Gebr. Jänede, Verlagsbuchhandlung, Hannover, Osterstraße, und kann auch bezogen werden durch Alexander Duncker, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin W₃₅.

Die Dampfturbine als Schiffsmaschine. Von Hermann Wilda. Mit 15 Abbildungen im Text. — Verlag von Gebr. Jänede, Hannover 1905. — Preis 1 Mark.

Von dem Werk des Verfassers: „Die Schiffsmaschine“ liegt erfreulicherweise jetzt auch ein Sonderabdruck des vierzehnten Abschnittes vor, der die obige Materie behandelt.

Der Inhalt gliedert sich in die Wirkungsweise, den Energieumsatz, den Dampfverbrauch, Messung der Arbeitsleistung, Zuführung des Dampfes, Konstruktion und Regulierung der Dampfturbine unter Berücksichtigung der Schwierigkeiten für deren Anwendung für die Propeller nebst Versuchsergebnissen.

Diese kleine Sonderschrift kann auf das wärmste empfohlen werden, und der geringe Preis wird ihr die weiteste Verbreitung schaffen, da sie in gedrängter Kürze mit außerordentlicher Gründlichkeit die gesamte Materie der Dampfturbine behandelt.

Sicherheitseinrichtungen der Seeschiffe. Von Oswald Flamm, Professor der Technischen Hochschule zu Charlottenburg. — Verlag von Otto Salle, Berlin W₃₀. — Preis 6,— Mark.

Ein Buch zu rechter Zeit ist immer doppelt wertvoll, da mit seinem Erscheinen eine neue Materie auch weiteren Kreisen zugänglich gemacht und ein weiterer Beitrag gegeben wird dadurch, daß langjährige Erfahrungen und neue Gesichtspunkte und Schlußfolgerungen nunmehr Gemeingut werden. Das kann man so recht und mit voller Überzeugung von dem vorliegenden Werke sagen, das in gedrängter Kürze und in vorzüglich gelungener Knappheit sowie Klarheit die Sicherheitseinrichtungen der Seeschiffe behandelt, zusammengedrängt auf 197 Seiten Text mit 78 Abbildungen. Gerade die exakte, knappe Zusammendrängung des schwierigen Stoffes und der billige Preis werden dem Buche viele Freunde schaffen. Textlich behandelt das Werk im ersten Abschnitt alles über den Schiffskörper Wissenswerte, im zweiten Abschnitt die Maschinenanlagen und in einem dritten Abschnitt Einrichtung und Ausrüstung der Schiffe, soweit die Materie innerhalb des gesteckten Zieles liegt.

Von dem „Russisch-Japanischen Krieg“ von Hauptmann Immanuel — siehe „Marine-Rundschau“ 1904, Seite 1015 — ist ein zweites Heft bei der Schröder'schen Verlagsbuchhandlung in Berlin zum Preise von 2,50 Mark erschienen. Das mit sieben Zeichnungen und einer Übersichtskarte ausgestattete Heft beginnt mit der Darstellung des ersten Angriffs der Japaner am 8. und 9. Februar 1904 und schließt ab mit einer Darstellung der Kriegslage Anfang Juni 1904. Bei so vorsichtiger Behandlung der Darstellung vermag Verfasser schon etwas recht Brauchbares zu liefern; ob sich freilich für eine derartige „nachteilende“ Arbeit zur Zeit schon ein breiterer Leserkreis findet, möchten wir dahingestellt sein lassen.

Nautik. Kurzer Abriss des täglich an Bord von Handelsschiffen angewandten Teils der Schifffahrtskunde von Dr. Franz Schulze, Direktor der Navigationschule zu Lübeck. Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage. Mit 57 Abbildungen. — G. J. Göttschke Verlagshandlung in Leipzig. — Preis: gebunden 0,80 Mark.

Eine Umarbeitung des vor 6 Jahren erschienenen Werkes war nicht zu umgehen. Seit seinem ersten Erscheinen sind gerade in der Nautik große Umwälzungen vor sich gegangen. Seit dem 1. Juli 1904 sind neue Prüfungsbestimmungen in Kraft getreten. Ebenfalls umgeändert ist in der Zwischenzeit das „Nautische Jahrbuch“, welches die Grundlagen der Rechnung liefert. Daher sind alle Exempel zugleich für 1905 umgerechnet worden. Für Zeitazimute und die Mondabstände ist eine zweite Formel gegeben, einige Tafeln sind übersichtlicher als beim ersten Druck zusammengestellt. Die zweite Auflage verdient noch mehr als die erste die Bezeichnung eines „Kunstwerkes“ („Marine-Rundschau“ 1898, II., Seite 1440). Auffallenderweise ist die auf den deutschen Seekarten und in den deutschen Segelhandbüchern eingeführte Kompaßbezeichnung $0^{\circ} 360^{\circ}$ nicht erwähnt. M.

H. Hahn, Major, und H. Nienaber, Rechnungsrat: **Die Anstellungsgrundsätze.** Erster Teil: Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militärangewandten. Mit Genehmigung des Königlich Preussischen Kriegsministeriums unter Benutzung amtlicher Quellen erläutert. Zweite, verbesserte Auflage. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 3,50 Mark, gebunden 4,— Mark.

Der im Jahrgang 1899, Seite 376 sehr eingehend besprochene erste Teil des vorgenannten Werkes ist in zweiter Auflage neu erschienen. Die neue Auflage stellt namentlich auch in den für den Gebrauch sehr nützlichen Anmerkungen sowie in den Stellenverzeichnis eine vollkommene Neubearbeitung dar. Der Anhang behandelt die

besonderen Verhältnisse in den übrigen Bundesstaaten, außer Preußen. Die Nützlichkeit des Werkes ist durch die Notwendigkeit der zweiten Auflage wohl am besten dargetan. Bei den Truppenteilen der Armee ist die Beschaffung des Buches aus den Ersparnis- und Unkostenfonds gestattet.

Büttmann, Prof. Dr., und Meier, Oberleutnant: Der Offizier als englischer Dolmetscher. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 4,— Mark, gebunden 4,60 Mark.

Das Buch ist veranlaßt durch die Aufnahme der englischen Sprache in den Lehrplan der Kriegsakademie und gedacht als Hilfsmittel zur Vorbereitung auf die Dolmetscherprüfung. Indem es so hauptsächlich dem militärischen Gebrauch angepaßt ist, wird es sich auch hier dem jüngeren Seeoffizier als willkommenes Hilfsmittel erweisen, wenn auch die Verhältnisse der Marine dabei unberücksichtigt geblieben sind.

J. M. von Radowiz. Von Dr. Hassel. Erster Band. 1797 bis 1848. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 12,— Mark.

Radowiz nimmt unter den Staatsmännern, die in der Zeit der nationalen Wiedererstehung für den deutschen Beruf Preußens gewirkt haben, eine hervorragende Stelle ein. Seine Lebensschilderung kann daher nur mit großem Interesse aufgenommen werden. Er war ein vertrauter Freund und Ratgeber Friedrich Wilhelms IV. und hat als solcher auf dessen Stellung in der deutschen Frage entscheidenden Einfluß ausgeübt. Interessant ist besonders die Tätigkeit v. Radowiz' am Bundestag in den dreißiger und vierziger Jahren.

Die Wehrmacht der Türkei und Bulgariens. Von v. Mach. — Berlin 1905. Schall.

Der General Fchr. v. der Goltz hebt in einem zu diesem Buche geschriebenen Vorwort hervor, daß die Darstellung volles Vertrauen verdient. Eine bessere Empfehlung konnte dem Werk nicht beigegeben werden.

Säckel, Generalmajor z. D.: Über die Ausbildung des einzelnen Infanteristen als Schütze im Gefecht. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 0,80 Mark.

Die kleine Schrift enthält eine interessante Zusammenstellung der vom General-Feldmarschall Graf v. Haeseler als kommandierender General gegebenen Bestimmungen über die Einzelausbildung des Infanteristen für das Gefecht, der er bekanntlich sein Hauptinteresse zuwandte.

Werner, Oberleutnant: Bestimmungen über den Dienst Eintritt der Einjährig-Freiwilligen im deutschen Heer und in der Marine — Preis 1,50 Mark — und **Praktische Winke für Einjährig-Freiwillige.** — Berlin. Liebelsche Buchhandlung. — Preis 0,50 Mark.

Die beiden kleinen praktischen Schriften können den sich zum einjährig-freiwilligen Dienst Meldenden und deren Eltern empfohlen werden und sind auch von Behörden und Lehranstalten mit Vorteil zu benutzen.

Hammermeister: Praktische Anleitung zur Vorbereitung für den Kommunalverwaltungsdienst. — Verlag A. W. Hayns Erben, Berlin SW₁₂. — Preis gebunden 3,50 Mark.

Verfasser, der Bureauvorsteher beim Magistrat in Charlottenburg ist, hat bei seiner Arbeit wohl in erster Linie an Militärämterwärter gedacht, die beim Ausscheiden in eine Beamtenstellung des Kommunaldienstes übergehen wollen; es ist auch für solche

Anwärter wohl geeignet und im wesentlichen ausreichend, die in die allgemeine Staatsverwaltung übergehen wollen. Wir möchten nicht unterlassen, die beteiligten Kreise innerhalb der Marine auf diese neue zweckmäßige Veröffentlichung aufmerksam zu machen.

A. F. Montanaro, Oberst: Winke für Expeditionen im afrikanischen Busch. Mit Genehmigung des Verfassers aus dem Englischen übersetzt von Glauning, Hauptmann. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 1,— Mark.

Die vorstehende Titelbezeichnung besagt, was in dem Buche zu finden ist; es wird auch für den Seeoffizier, der auf die tropischen Stationen des dunkeln Weltteils kommandiert wird, nützlich sein, sich mit dem Buche bekannt zu machen.

v. François, Generalmajor: Der Hottentotten-Aufstand. Studie über die Vorgänge im Namalande vom Januar 1904 bis zum Januar 1905 und die Aussichten der Niederwerfung des Aufstandes. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 1,60 Mark.

Die vorgenannte Schrift, verfaßt von einem sehr berufenen Kenner, gibt einen im ganzen höchst unerfreulichen Überblick über die Ursachen des Hottentottenaufstandes und einen wenig hoffnungsreichen Ausblick auf die Zukunft des Gebietes, dessen Hilfsmittel noch ärmlischer sind als diejenigen des Hererolandes. Daß heute lebende Geschlecht wird jedenfalls von der dort gesäten deutschen Saat noch keine Früchte ernten.

Schott: Kapitalanlage. Anleitung zu zweckmäßiger und vorteilhafter Vermögensverwaltung für alle Stände. Zweite durchgesehene und ergänzte Auflage. — Freiburg i. Br. 1904. P. Waezel. — Ladenpreis 1,— Mark.

Glücklich die, denen die Verwaltung ihrer Kapitalien keine Sorge macht. Gerade für die kleinen Vermögen, die der Offizier und Beamte sein eigen nennt, fehlt allzuoft ein getreuer Ratgeber, der vor Verlusten durch rechtzeitige Warnung behütet und auf die Möglichkeit einer Gewinnchance aufmerksam macht. Der Verfasser der vorgenannten Schrift belehrt seine Leser über die Vorgänge auf dem Wirtschaftsmarkte und die Verhältnisse, die auf seine Schwankungen von Einfluß sind, und erweist sich überall als ehrlicher Ratler, der auf möglichst vollständige und objektive Unterweisung derjenigen bedacht ist, die sich bei ihm Rat erholen wollen.

Von Hartlebens „**Statistischem Taschenbuch**“ — Preis 1,50 Mark — bzw. seinen „**Statistischen Tabellen**“ — Preis 0,50 Mark —, die wir im vorigen Jahrgang, Seite 630, erwähnten, liegt für 1905 ein neuer Jahrgang vor, den wir unter Hinweis auf die vorjährige Notiz erneut der Beachtung empfehlen.

In Hartlebens Verlag in Wien erscheint bereits im 27. Jahrgang eine „**Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik**“, die, herausgegeben von Prof. Dr. Friedrich Umlauf, sich der Mitarbeit hervorragender Fachmänner erfreut und auf den in Betracht gezogenen Gebieten der astronomischen, physikalischen und politischen Geographie sowie der Statistik in größeren Aufsätzen und kleineren Mitteilungen sehr viel des Interessanten bietet. Die mit guten Illustrationen ausgestattete Schrift erscheint in Monatsheften; das Abonnement stellt sich auf 13,50 Mark.

A Military and Naval Dictionary. Von John P. Wisser und H. C. Gauß. — U. N. Hamersley Company, New York, 49 Wall Street. — Preis 50 Cts. — gibt in handlichem Format, übersichtlicher Anordnung und einfacher, auch dem Laien verständlicher Sprache eine Erklärung militärischer und seemannischer Ausdrücke sowie einen sehr willkommenen Überblick über die Dienstobliegenheiten und Befugnisse der ver-

schiedenen Reglerungsdepartements und Beamten der Vereinigten Staaten. Während die militärischen, insbesondere artilleristischen Ausdrücke ausgiebig behandelt sind, haben speziell marinetechische Wörter nur in knapper Auswahl Berücksichtigung gefunden. Gleichwohl wird das Buch auch Marinekreisen von Nutzen sein, wenn es sich darum handelt, an Stelle einer einfachen wörtlichen Übersetzung die Erklärung einer technischen Bezeichnung zu finden. W.

v. Ditsfurth, Major: **Gymnastik und ihre militärische Verwendung.** — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 0,75 Mark.

Die kleine Schrift des langjährigen Leiters der Militär-Turnanstalt wird mit Interesse aufgenommen werden. Der Verfasser teilt seine Erfahrungen über den richtigen Betrieb der Gymnastik bei der Truppe in dankenswerter Weise mit.

Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde. Herausgegeben vom Großen Generalstab. Zweiter Jahrgang. Erstes Heft. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 4,— Mark für das Einzelheft.

Die Zeitschrift hat mit vorliegendem Heft den zweiten Jahrgang eröffnet und kann auf einen vollen Erfolg in ihrem ersten Jahre zurückblicken. Auf den Inhalt soll bei einem der nächsten Hefte zusammenfassend eingegangen werden.

Frhr. v. Meerscheidt-Hüllessem, General d. Inf.: **Die Handhabung der Disziplinar-Strafgewalt.** — Berlin 1905. — E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 1,25 Mark.

Der Verfasser entwickelt auf Grund seiner langen Praxis die Grundzüge für die Handhabung der Disziplinar-Strafgewalt und tritt für eine weitere Ausdehnung dieser Gewalt ein.

von Horsekty: **Kriegsgeschichtliche Übersicht der wichtigsten Feldzüge in Europa seit 1792.** Mit einem Atlas. Sechste Auflage. — Wien 1905. Seidel & Sohn. — Preis 20,— Mark.

Das ausgezeichnete Werk erscheint in sechster Auflage, in der die neuere kriegsgeschichtliche Literatur verwendet und vor einzelnen wichtigen Abschnitten ein dankenswerter Abriss der betreffenden Armeegeschichte beigelegt worden ist. In knapper, klarer Form wird eine Darstellung der wichtigsten europäischen Feldzüge von 1792 bis zum griechisch-türkischen Krieg von 1897 gegeben. Ein Atlas mit bunten Skizzen veranschaulicht die Operationen in sorgfältiger, vortrefflicher Weise. Wer sich in kurzer Zeit zuverlässig über einen dieser Feldzüge unterrichten will, wird kein geeigneteres Handbuch finden. In der Armee hat es längst volle Anerkennung gefunden, wie die vielen Auflagen beweisen. Es verdient auch in weiteren Kreisen bekannt zu werden.

Die Festung in den Kriegen Napoleons und der Neuzeit. Herausgegeben vom Großen Generalstab, Kriegsgeschichtliche Abteilung I. Mit einem Atlas. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 10,— Mark.

Entsprechend der erhöhten Beachtung, die den Festungen heute zugewendet wird, will die vorliegende Schrift an der Hand der Kriegsgeschichte vorwiegend die operative Bedeutung der Festungen betrachten, ohne auf die eigentlichen Festungskämpfe mehr einzugehen, als hierzu nötig ist. In gedrängter Form wird an dem Verlauf der napoleonischen und der neueren Feldzüge der Grundgedanke entwickelt, daß nicht der Ortsbesitz als solcher, sondern die operative Bedeutung der Festung es ist, die für deren Wert ausschlaggebend ist. Gleichzeitig wird durch die Darstellung in Verbindung mit dem Atlas eine so vorzügliche Übersicht gegeben, daß man das Werk als Handbuch jederzeit gerne verwenden wird.

Die Stadt Danzig, ihre geschichtliche Entwicklung und ihre öffentlichen Einrichtungen.
Herausgegeben im Auftrage des Magistrats.

Das vorliegende Büchlein ist wohl gleicherweise für die Danzig besuchenden Fremden wie für diejenigen bestimmt, die sich über die Verhältnisse Danzigs in geschäftlicher, hygienischer und gesellschaftlicher Hinsicht informieren wollen. Zu diesem Zweck sind die einzelnen Kapitel von den berufensten Persönlichkeiten aus den Kreisen der Stadtverwaltung und der Danziger Gelehrtenwelt verfaßt. So bietet das mit drei Kartenbeilagen und zahlreichen Textskizzen ausgestattete Werk ein ebenso wertvolles wie zuverlässiges Auskunftsmittel über alles, was in Danzig interessant ist, mit einer Ausnahme. Wir hätten gemeint, daß eine Stadt, in der die Wiege unserer Marine gestanden und die dieser doch immerhin auch dies und jenes zu danken hat, auch für ihre Beziehungen zur Flotte einige Worte hätte übrig haben sollen. Wir haben darüber — abgesehen von der Erwähnung des Vorhandenseins der Kaiserlichen Werft — trotz sorgfältigen Nachsuchens nichts finden können.

Catalogo da Bibliotheca de Marinha. Secundo o systema decimal de Melvil Dewey organizado pelo Capitão-tenente João Augusto dos Santos Porto auxiliado pelos Capitão-tenente A. C. Petit, M. Riheiro da Silva, premeiro-tenente R. O. de Faria Ramos, B. de Barros Marchado da Silva, R. Texeira, J. B. Ballaring. Parte I: Indice alphabetico por assumptor, catalogo por assumptos. Parte II: Indice por autores. — Rio de Janeiro. Imprensa Nacional. 1904.

Der Katalog der brasilianischen Marinebibliothek ist nach dem Dezimalsystem des Amerikaners Melvil Dewey aufgestellt. Er enthält zunächst einen Schlagwortkatalog, in dem die Zahlengruppe angegeben ist, unter der die Bücher, die das gesuchte Thema behandeln, eingereiht sind. Diese Gruppe sucht man in dem systematischen Katalog auf und unter den dort angeführten Werken wählt man aus. Der zweite Band enthält ein namentliches Verzeichnis der Verfasser mit der Gruppenzahl ihrer Werke. Die Benutzung des Kataloges ist daher etwas umständlich und nur für den einfach, der die systematische Zeilung und die Bezeichnung der einzelnen Gruppen beherrscht. Die 1802 gegründete Bibliothek enthält 10 000 Werke mit etwa 35 000 Bänden, darunter viele doppelte Abdrücke. Die bedeutenderen deutschen Werke über Seewesen sind vertreten. M.

Friedrich Alfred Krupp und sein Werk. Erweiterter Sonderabdruck aus „Westermanns Illustrierte Deutsche Monatshefte“. — Braunschweig 1904. George Westermann. — Preis 3,50 Mark.

Das Kruppsche Etablissement sowohl wie auch seine Wohlfahrtsanlagen sind öfters schon der Gegenstand volkstümlicher Darstellungen gewesen, gleichwohl zweifeln wir nicht daran, daß die von den „Westermannschen Monatsheften“ veranstaltete geschmackvolle Sonderausgabe einer bezüglichen Veröffentlichung zahlreiche Freunde finden wird. — In dieser Schrift wird besonders hervorgehoben, in welcher Weise und nach welcher besonderen Richtungen hin Friedrich Alfred Krupp, der leider viel zu früh heimgegangene letzte männliche Sproß des Hauses Krupp, für den Ausbau der von seinem Vater ins Leben gerufenen großindustriellen Anlage zu einem Weltetablisement tätig gewesen ist. Die Arbeit liegt sich gut; sie ist mit einem reichen Bilderschmucke ausgestattet und würde sich beispielsweise zu Geschenkzwecken besonders eignen.

Lehrbuch der Meteorologie. Von Dr. Julius Hann. Zweite, umgearbeitete Auflage. — Leipzig 1905. Chr. Henn-Tauchnitz. — Lieferung 1. Preis 3 Mark.

Von dem vorzüglichen Lehrbuche der Meteorologie des bekannten Wiener Hochschullehrers Prof. Dr. J. Hann erscheint augenblicklich eine zweite, umgearbeitete Auflage. Eine

Durchsicht der bisher vorliegenden ersten Lieferung läßt erkennen, daß die neue Auflage durch kürzere Fassung des Inhalts, durch Unterdrückung einzelner Teile, die nur für den Fachgelehrten Bedeutung haben, und durch Berücksichtigung der neuesten Ergebnisse gewiß dazu beitragen wird, weitere Kreise mit den Lehren und Forschungsergebnissen der Meteorologie bekannt zu machen. Das 96 Seiten starke Heft handelt insbesondere von den Temperaturverhältnissen der festen und flüssigen Erdoberfläche und der Atmosphäre.

Erstaunlich ist die Fülle des beigebrachten Materials und bewundernswert die Übersichtlichkeit der Bearbeitung. Vorzügliche Abbildungen — meist nach photographischen Aufnahmen — und zahlreiche Tafeln und Textfiguren sind dem Hefte beigegeben.

Wir können das Werk (das vollständig gegen 20 Mark kosten dürfte) besonders den Bildungsanstalten und Bibliotheken der Kaiserlichen Marine, aber auch allen Freunden der Meteorologie bestens empfehlen.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amtes vorhanden.)

- * D'Anduze, B.: Les écoles dans la marine. — Paris 1904. R. Chapelot & Co. — 1,60 Mark.
- Auffeß, Dr. D., Freiherr von und zu: Die physikalischen Eigenschaften der Seen. — Braunschweig 1905. F. Vieweg & Sohn. — 3,00 Mark.
- * Behrens, H. D.: Grundlagen und Entwicklung der regelmäßigen deutschen Schifffahrt nach Südamerika. — Halle a. S. 1905. Gebauer-Schweitzke. — 3,60 Mark.
- Bülow, H. v.: Das russisch-japanische Meer, Kriegsmarine und die der in Ostasien interessierten Staaten. — Wien 1904. L. W. Seidel & Sohn. — 3,00 Mark.
- Bülow, H. v.: Die Revolution in Rußland und dessen Meer. — Wien 1905. R. Witschke. 1,50 Mark.
- Bülow, H. v.: Hull. Der englisch-russische Zwischenfall. — Dresden=Blasewitz 1905. H. v. Grumbkow. — 2,00 Mark.
- * Ferradini: Essai sur la défense des colonies. — Paris 1905. H. Ch. Lavauzelle. 2,40 Mark.
- * Journer, A.: Napoleon I. — Zweite Auflage. — Wien 1905. F. Tempsky. — 12,00 Mark.
- * Kaemmel, D.: Deutsche Geschichte. — Zweite Auflage. — Dresden 1905. C. Damm. — 12,50 Mark.
- * Loewenthal, Dr. M. L.: Das Untersuchungsrecht des internationalen Seerechts in Krieg und Frieden. — Berlin 1905. E. Ebering. — 4,50 Mark.
- Martens, Dr. D.: Flotte und Seemacht im Leben der Völker. — Berlin 1904. Die Post. — 0,30 Mark.
- * Oppenheim, L.: International law. — Vol. I: Peace. — London 1905. Longmans, Green & Co. — 18 sh.
- Ruskin, J.: The harbours of England. — London 1905. G. Allen. — 2 sh. 6 d.
- * Russo, G.: Manuale di architettura navale. — Parte I. — Torino-Roma 1905. Roux & Viarengo. — 16,00 Mark.
- Schall, E.: Der Wettkampf der Völker, mit besonderer Bezugnahme auf Deutschland und die Vereinigten Staaten von Nordamerika. — Jena 1905. G. Fischer. — 4,00 Mark.
- * Stodola, Prof. Dr. A.: Die Dampfturbinen. — Dritte Auflage. — Berlin 1905. J. Springer. — 20,00 Mark.
- * Wanka, J.: Seewesen. — Prag 1905. G. Neugebauer. — 1,80 Mark.
- Wilson-Barker, D., and Allingham, W.: Navigation: practical and theoretical. 2. Ed. — London 1904. Ch. Griffin & Co. — 3 sh. 6 d.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

- Stapellauf. (S., Jahrg. 6, Nr. 12, 13.)
 Lage des Schiffbaues in den Vereinigten Staaten zu Beginn des Jahres 1904. (Ebenda.)
 Querfestigkeit von Schiffen. (Ebenda.)
 Die Maschinenanlage des Kreuzers „Argyll“. (Ebenda.)
 The speed of warships. (N. M. R. vom 23. 3. 05.)
 Abstufungstafel für Dampfturbinen. (Z., 1905, Nr. 12.)
 Shipbuilding in the navy. (S. W. vom 22. 3. 05.)
 French naval constructions. (E. vom 24. 3. 05.)
 The first-class Japanese battleship »Kashima«. (E. vom 24. 3., 31. 3. 05.)
 The marine gas engine. (E. vom 24. 3. 05.)
 Turbines for the »Columbia« and »Minneapolis«. (N. G. vom 16. 3. 05.)
 The new British battleship »King Edward VII.«. (S. A. vom 25. 3. 05.)
 Der mechanische Wirkungsgrad und die indizierte Leistung der Gasmaschine.
 (Z., 1905, Nr. 13.)
 Turbinendampfer. (A. S. Z., 1905, Nr. 13.)
 Eine Wendung im Linien Schiffbau. (U., Jahrg. 7, Nr. 15.)
 A quarter's Clyde shipbuilding. (E. vom 7. 4. 05.)
 H. M. armoured cruiser »Carnarvon«. (Eg. vom 7. 4. 05.)
 Steam-engine research. (Ebenda.)
 Le cuirassé japonais »Kashima«. (Y., Nr. 1413 vom 8. 4. 05.)
 Launch of the »Washington«. (A. N. J. vom 25. 3. 05; N. G. vom 30. 3. 05.)
 Festigkeitsberechnung eines Wasserrohrkessels. (S., Jahrg. 6, Nr. 13.)
 Meeting of the Institution of Naval Architects. (E. vom 14. 4. 05.)
 Repairing a propeller shaft. (Ebenda.)
 The »Discovery«. (Eg. vom 14. 4. 05.)
 The shipbuilding trade. (Ebenda.)
 Linien Schiffe oder Panzerkreuzer? (N. M. B. vom 15. 4. 05.)
 Steam trial of H. M. S. »New Zealand«. (S. W. vom 12. 4. 05.)
 Powering ships. (M. E., 1905, Nr. 4.)
 Practical points about the screw propeller. (Ebenda.)

Artillerie, Waffengewesen, Pulver, Munition.

- Einiges über das Schießen zur See. (M. S., 1905, Nr. 4.)
 Automatische Gewehre. (K. T., 1905, Nr. 3.)
 Über die Entwicklung der französischen Marineartillerie 1893 bis 1904.
 (I. R. A. F., 1905, Heft 61.)
 Russische Belagerungsartillerie. (M. A. G., 1905, Nr. 3.)
 Seacoast gun-carriage design and construction (J. U. S. A., 1905, Nr. 1.)
 Material und Rohrbau der Marinegeschütze. (D. F., 1905, Nr. 4.)

Torpedos und Minenwesen, Unterwasserboote.

- Torpedo-boat destroyers. (E. vom 24. 3. 05.)
 Les expériences comparatives des sous-marins »Aigrette« et »Z« à Cherbourg.
 (Y., Nr. 1411 vom 25. 3. 05.)
 Sous-marins. La leçon d'une catastrophe. (M. F., März 1905.)
 Submarine warfare. (A. N. J. vom 18. 3. 05.)

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

- * D'Anduze, B.: Les écoles dans la marine. — Paris 1904. R. Chapelot & Co. — 1,60 Mark.
- Auffeß, Dr. D., Freiherr von und zu: Die physikalischen Eigenschaften der Seen. — Braunschweig 1905. F. Vieweg & Sohn. — 3,00 Mark.
- * Behrens, H. D.: Grundlagen und Entwicklung der regelmäßigen deutschen Schifffahrt nach Südamerika. — Halle a. S. 1905. Gebauer-Schweizche. — 3,60 Mark.
- Bülow, H. v.: Das russisch-japanische Meer, Kriegsmarine und die der in Ostasien interessierten Staaten. — Wien 1904. L. W. Seidel & Sohn. — 3,00 Mark.
- Bülow, H. v.: Die Revolution in Rußland und dessen Meer. — Wien 1905. R. Witschke. 1,50 Mark.
- Bülow, H. v.: Hull. Der englisch-russische Zwischenfall. — Dresden=Blasewitz 1905. R. v. Grumbkow. — 2,00 Mark.
- * Ferradini: Essai sur la défense des colonies. — Paris 1905. H. Ch. Lavauzelle. 2,40 Mark.
- * Fournier, A.: Napoleon I. — Zweite Auflage. — Wien 1905. F. Tempsky. — 12,00 Mark.
- * Kaemmel, D.: Deutsche Geschichte. — Zweite Auflage. — Dresden 1905. C. Damm. — 12,50 Mark.
- * Loewenthal, Dr. M. L.: Das Untersuchungsrecht des internationalen Seerechts in Krieg und Frieden. — Berlin 1905. E. Ebering. — 4,50 Mark.
- Martens, Dr. D.: Flotte und Seemacht im Leben der Völker. — Berlin 1904. Die Post. — 0,30 Mark.
- * Oppenheim, L.: International law. — Vol. I: Peace. — London 1905. Longmans, Green & Co. — 18 sh.
- Ruskin, J.: The harbours of England. — London 1905. G. Allen. — 2 sh. 6 d.
- * Russo, G.: Manuale di architettura navale. — Parte I. — Torino-Roma 1905. Roux & Viarengo. — 16,00 Mark.
- Schall, E.: Der Wettkampf der Völker, mit besonderer Bezugnahme auf Deutschland und die Vereinigten Staaten von Nordamerika. — Jena 1905. G. Fischer. — 4,00 Mark.
- * Stodola, Prof. Dr. A.: Die Dampfturbinen. — Dritte Auflage. — Berlin 1905. F. Springer. — 20,00 Mark.
- * Wanka, J.: Seewejen. — Prag 1905. G. Neugebauer. — 1,80 Mark.
- Wilson-Barker, D., and Allingham, W.: Navigation: practical and theoretical. 2. Ed. — London 1904. Ch. Griffin & Co. — 3 sh. 6 d.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Ressel.

- Stapellauf. (S., Jahrg. 6, Nr. 12, 13.)
 Lage des Schiffbaues in den Vereinigten Staaten zu Beginn des Jahres 1904. (Ebenda.)
 Querfestigkeit von Schiffen. (Ebenda.)
 Die Maschinenanlage des Kreuzers „Argyll“. (Ebenda.)
 The speed of warships. (N. M. R. vom 23. 3. 05.)
 Abstufungstafel für Dampfturbinen. (Z., 1905, Nr. 12.)
 Shipbuilding in the navy. (S. W. vom 22. 3. 05.)
 French naval constructions. (E. vom 24. 3. 05.)
 The first-class Japanese battleship »Kashima«. (E. vom 24. 3., 31. 3. 05.)
 The marine gas engine. (E. vom 24. 3. 05.)
 Turbines for the »Columbia« and »Minneapolis«. (N. G. vom 16. 3. 05.)
 The new British battleship »King Edward VII.«. (S. A. vom 25. 3. 05.)
 Der mechanische Wirkungsgrad und die indizierte Leistung der Gasmaschine.
 (Z., 1905, Nr. 13.)
 Turbinendampfer. (A. S. Z., 1905, Nr. 13.)
 Eine Wendung im Linienschiffbau. (U., Jahrg. 7, Nr. 15.)
 A quarter's Clyde shipbuilding. (E. vom 7. 4. 05.)
 H. M. armoured cruiser »Carnarvon«. (Eg. vom 7. 4. 05.)
 Steam-engine research. (Ebenda.)
 Le cuirassé japonais »Kashima«. (Y., Nr. 1413 vom 8. 4. 05.)
 Launch of the »Washington«. (A. N. J. vom 25. 3. 05; N. G. vom 30. 3. 05.)
 Festigkeitsberechnung eines Wasserrohrkessels. (S., Jahrg. 6, Nr. 13.)
 Meeting of the Institution of Naval Architects. (E. vom 14. 4. 05.)
 Repairing a propeller shaft. (Ebenda.)
 The »Discovery«. (Eg. vom 14. 4. 05.)
 The shipbuilding trade. (Ebenda.)
 Linienschiffe oder Panzerkreuzer? (N. M. B. vom 15. 4. 05.)
 Steam trial of H. M. S. »New Zealand«. (S. W. vom 12. 4. 05.)
 Powering ships. (M. E., 1905, Nr. 4.)
 Practical points about the screw propeller. (Ebenda.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

- Einiges über das Schießen zur See. (M. S., 1905, Nr. 4.)
 Automatische Gewehre. (K. T., 1905, Nr. 3.)
 Über die Entwicklung der französischen Marineartillerie 1893 bis 1904.
 (I. R. A. F., 1905, Beiheft 61.)
 Russische Belagerungsartillerie. (M. A. G., 1905, Nr. 3.)
 Seacoast gun-carriage design and construction. (J. U. S. A., 1905, Nr. 1.)
 Material und Rohrbau der Marinegeschütze. (D. F., 1905, Nr. 4.)

Torpede- und Minenwesen, Unterwasserboote.

- Torpedo-boat destroyers. (E. vom 24. 3. 05.)
 Les expériences comparatives des sous-marins »Aigrette« et »Z« à Cherbourg.
 (Y., Nr. 1411 vom 25. 3. 05.)
 Sous-marins. La leçon d'une catastrophe. (M. F., März 1905.)
 Submarine warfare. (A. N. J. vom 18. 3. 05.)

- L'avenir du sous-marin. (Y., Nr. 1412 vom 1. 4. 05.)
 Submarine mining versus submarines. (N. M. R. vom 30. 3. 05.)
 H. M. torpedo-boat destroyer »Swale«. (S. W. vom 29. 3. 05.)
 Schutz der Schiffe gegen Torpedos und Minen. (S., Jahrg. 6, Nr. 13.)

Küstenverteidigung, Landungen.

- Die Küstenbefestigungen der Vereinigten Staaten. (K. T., 1905, Nr. 3.)
 The navy and coast defence. (U. S. M., April 1905.)
 Der Kampf um Port Arthur. (M. A. G., 1905, Nr. 3.)

Maritime und militärische Fragen.

- A reorganisação da marinha. (Re. M. B., Dezember 1904.)
 Estudos sobre as operações de um bloqueio. (Ebenda.)
 Story of the operations of the Russian fleet at Pt. Arthur. (S. A. vom 11. 3. 05.)
 Wo liegt die Entscheidung im russisch-japanischen Kriege. (D. F., 1905, Nr. 3.)
 Der russisch-japanische Krieg. (M. S., 1905, Nr. 4; A. Ma., 1905, Nr. 6;
 D. A., 1905, Nr. 12, 13, 14, 15; A. B., 1905, Nr. 12, 13, 14, 15;
 O. L., 1905, Nr. 7, 8, 9; T. i. S., 1905, Nr. 2; A. N. J. vom 18. 3. 05;
 U. S. M., April 1905; A. N. G. vom 1. 4., 8. 4. 05; Q. vom 1. 4. 05;
 U., Jahrg. 7, Nr. 15; J. A. M., April 1905.)
 Les mécaniciens de la marine. (A. Ma., 1905, Nr. 6.)
 Naval lessons from America. (N. G. vom 9. 3. 05.)
 Port Arthur's Befestigungszug nach Anlage und Bedürfnis. (M. W., 1905, Nr. 38;
 N. M. B. vom 25. 3., 1. 4. 05.)
 Port Arthur after the capitulation. (S. A. vom 18. 3. 05.)
 Flottan under sistförflutna året. (T. i. S., 1905, Nr. 2.)
 Die französische Marine im Jahre 1905. (I. R. A. F., April 1905.)
 The future of the Russian navy. (U. S. M., April 1905.)
 Canada and imperial defence. (A. N. G. vom 1. 4. 05; U. S. M., April 1905.)
 L'escadre de réserve de la Baltique. (Y., Nr. 1412 vom 1. 4. 05.)
 French naval activity. (N. M. R. vom 6. 4. 05.)
 Naval training. (A. N. G. vom 8. 4. 05.)
 The impending battle. (A. N. G. vom 15. 4. 05.)
 La flotte russe a Port Arthur. (Y., Nr. 1414 vom 15. 4. 05.)
 North Atlantic fleet reorganization. (A. N. J. vom 1. 4. 05.)

Marine- und Militärpolitik, Staatswesen.

- Le budget de la marine. (A. Ma., 1905, Nr. 6.)
 Le budget de la marine anglaise. (Ebenda.)
 The navy estimates. (N. M. R. vom 23. 3. 05; N. L. J., 1905, Nr. 4.)
 Ein Zukunftsrennen zwischen der Flotten aller Großmächte in den ostasiatischen Gewässern.
 (D. A., 1905, Nr. 12.)
 Naval strength. (A. N. G. vom 25. 3. 05.)
 Programmes navales. (M. F., März 1905.)
 Trois politiques maritimes. (Ebenda.)
 The struggle for the Pacific. (J. U. S. I., März 1905.)
 Carlskrona och Stockholm ett riksviktigt spörsmål. (T. i. S., 1905, Nr. 2.)
 Need of a continuous naval program. (A. N. J. vom 25. 3. 05.)
 Italian naval programme. (E. vom 14. 4. 05.)

Bildungswesen.

- The selection of naval cadets. (N. M. R. vom 30. 3. 05; Eg. vom 7. 4. 05.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

- Hafenverhältnisse in Nagasaki. (A. S. Z., 1905, Nr. 10.)
 The Panama Canal. (E. vom 24. 3., 31. 3. 05.)
 Naval work at Port Arthur. (A. N. J. vom 18. 3. 05.)
 The Assouan dam. (E. vom 14. 4. 05.)

Sanitätswesen.

- Hôpital maritime de Lorient. (A. M. N., 1905, Nr. 1.)
 Japanese hospital-ships. (J. U. S. I., März 1905.)
 Simple experiments in hygiene. (S. A. Suppl. vom 25. 3. 05.)
 Aus dem Sanitätsdienst im ostasiatischen Kriege. (M. W., 1905, Nr. 42.)
 Einige empfindliche Mängel in der ärztlichen Ausrüstung der in den warmen Zonen
 fahrenden Passagierdampfer. (S. T. H., 1905, Nr. 4.)
 Die Insekten als Vermittler von Krankheiten. (P., Nr. 808.)

Verwaltungsangelegenheiten.

- Naval administration. (Eg. vom 24. 3. 05.)
 Fleet administration in council. (N. M. R. vom 30. 3. 05.)

Rechtsfragen.

- Eine internationale Kriegs- und Seerechtskonferenz. (A. S. Z., 1905, Nr. 11.)

Koloniale Fragen.

- Von der Kameruner Schutztruppe. (D. K. Z., 1905, Nr. 12.)
 Das deutsche Heer und die Kolonien. (D. K. Z., 1905, Nr. 14.)
 Entwicklung der Verkehrsverhältnisse in unseren afrikanischen Schutzgebieten.
 (D. K. Z., 1905, Nr. 14, 15.)
 Die Verteidigung der französischen Kolonien. (N. M. B. vom 8. 4. 05.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

- A propos de la jauge du New York Yacht Club. (Y., Nr. 1411 vom 25. 3. 05.)
 Le sport nautique allemand. (M. F., März 1905.)
 Die Wettfahrt um den Ozean-Pokal und die Schoneryacht „Hamburg“. (P., Nr. 807.)
 Die theoretischen Grundlagen im Schiffbau, mit besonderer Berücksichtigung des Yachtbaues.
 (D. Y., 1905, Nr. 18.)
 L'exposition et les courses de canots automobiles de Monaco.
 (Y., Nr. 1413 vom 8. 4., Nr. 1414 vom 15. 4. 05.)
 The ocean race for the German Emperor's cup. (S. A. vom 8. 4. 05.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

- Die Funkentelegraphie und ihre Bedeutung für die Kriegs- und Handelsmarine.
 (D. F., 1905, Nr. 3.)
 Experiments with wireless telegraphy. (A. N. J. vom 11. 3. 05.)
 Telephony. (Eg. vom 24. 3. 05.)
 Recent advances in wireless telegraphy. (S. A. Suppl. vom 8. 4. 05.)

Nautische Fragen.

- Das Unterwasser-signal. (U., Jahrg. 7, Nr. 14.)
 Der Magnetnadelkompaß im Vergleich mit dem Magnetringkompaß. (H., 1905, Nr. 12.)
 Arsberättelse i navigation och sjöfart. (T. i. S., 1905, Nr. 2.)
 Rechtweisende Kompaße, rechtweisende Peilungen für Seekarten und Segelanweisungen.
 (H., 1905, Nr. 14.)

Deutsche Seekarten. (A. S. Z., 1905, Nr. 12.)

Undersøgelse af de magnetiske Forhold ved Island. (T. f. S., April 1905.)

Himmellegemers Højde- og Azimutforandring. (Ebenda.)

Die Strömungen an den südlichen und südöstlichen Küsten von Neufundland.

(A. H., 1905, Nr. 4.)

D. Petterssons Untersuchungen über den Einfluß der Eisschmelze auf die Meeresströmungen.

(Ebenda.)

Der Einfluß der irdischen Strahlenbrechung auf die Navigation. (Ebenda.)

Zur Theorie der Quadrantaltugeln. (Ebenda.)

Improvements in English light-houses. (E. vom 14. 4. 05.)

Handelsmarine, Binnenschifffahrt.

Schiffsjungen-Heranziehung in England. (A. S. Z., 1905, Nr. 10.)

Die transozeanische Segelschifffahrt der Gegenwart. (D. M., März 1905.)

Die Entwicklung der Handelsmarine. (H., 1905, Nr. 13.)

Die Schiffsvermessungsfrage. (Ebenda.)

Inland navigation in Egypt. (E. vom 31. 3., 7. 4. 05.)

British seamen for British ships. (N. L. J., 1905, Nr. 4.)

Handels- und Verkehrswesen.

Canada and shipping. (S. W. vom 22. 3. 05.)

Die Betriebsergebnisse unserer großen Reedereien. (A. S. Z., 1905, Nr. 12.)

Die überseeische Auswanderung und Einwanderung 1904. (H., 1905, Nr. 14.)

Fischerei, Rettungswesen, Seesunfälle.

Der Fischerhafen in Nordenham. (M. S. V., 1905, Nr. 3.)

Über die Ausübung der Hochseefischerei von Hull aus. (Ebenda.)

Fishing in arctic seas. (H. M., April 1905.)

Verschiedenes.

Der deutsche Seeoffizier und die Schiffsunfälle. (U., Jahrg. 7, Nr. 14.)

Die Steinkohlenvorräte der Erde. (Ebenda.)

Seemannshelm und Feuerbureau am Fischerhafen zu Geestemünde im Jahre 1904.

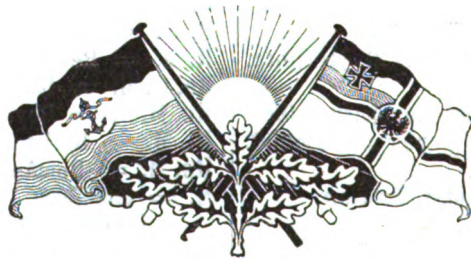
(M. S. V., 1905, Nr. 3.)

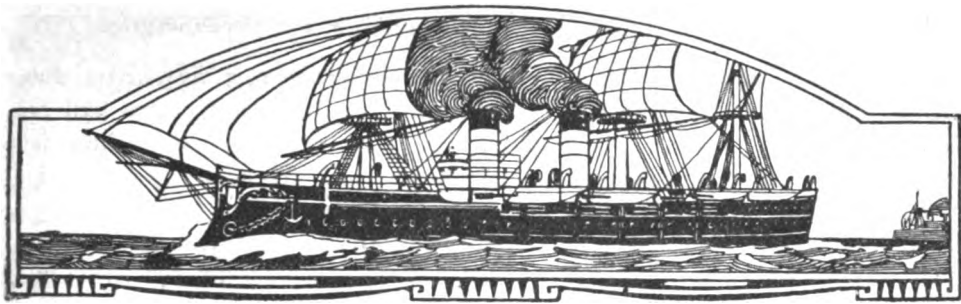


Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

- A. B.** = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales du Club Militair Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffsahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. Y. = Die Yacht.
D. K. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer. [graphie und Statistik.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Baugesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Arme und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des
M. Sb. = Morskoi Sbornik. [Seewesens.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific American.
S. A. Suppl. = Scientific American Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-
S. W. = The Shipping World. [Hygiene.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjøvæsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Arme u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbefleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.





Was lehrt das Buch des Generals v. Clausewitz „Vom Kriege“ dem Seeoffizier?

Einleitung.

Das militärische Werk, von dem ich hier sprechen will, stammt aus dem Jahre 1832. Der vor kurzem erschienenen fünften Auflage hat der Chef des Generalstabes der Armee eine Einführung mitgegeben, in der er sagt, der Verfasser habe sein Ziel, ein Buch zu schreiben, das nicht nach 2 oder 3 Jahren vergessen wäre, erreicht. Die Lebenskraft, die dem Buche „Vom Kriege“ beschieden war, sei ein Zeichen von der unveränderten Gültigkeit der Lehre, die Clausewitz in ihm darbiete und die in der Tat nach Form und Inhalt das Höchste darstelle, das jemals über den Krieg gesagt worden sei. Graf Schlieffen sieht den dauernden Wert des Clausewitzischen Werkes hauptsächlich in der nachdrücklichen Betonung des Vernichtungsgedankens, d. h. in der Erkenntnis, daß die Vernichtung der feindlichen Streitkräfte unter allen Zwecken, die im Kriege verfolgt werden können, der über alles gebietende sei. Diese Lehre habe unser Heer nach Königgrätz und Sedan geleitet, sie selbst aber fuße auf den Erfahrungen der großen kriegerischen Zeit zu Anfang des 19. Jahrhunderts. Wir hören hier von einem gewiß kompetenten Beurteiler, daß diese Lehre vom Kriege — die Theorie wenn man so will — auf der Kriegserfahrung sich aufbaut. Dies macht uns verständlich, wenn der Chef des Generalstabes seine einführenden Worte mit dem Wunsche schließt, der neuen Auflage möge die gleiche heilsame Wirkung beschieden sein, zu der das Buch „Vom Kriege“ schon einmal in einer langen Friedenszeit wesentlich beigetragen habe: „den Gedanken des wahrhaftigen Krieges in unserem Offizierkorps lebendig zu erhalten“. Lohnt demgegenüber nicht der Versuch, auch dem Seeoffizier dieses Buch näher zu bringen, damit er gleichen Nutzen aus ihm ziehe? Man wende mir nicht ein, Seekrieg und Landkrieg seien zu verschiedene Dinge, als daß dies möglich sei. Von je höherem Standpunkt aus man den Krieg als Ganzes betrachtet, desto mehr wird man zu Anschauungen gelangen, die alle seine Unterabteilungen, alle seine Ab-

arten umfassen. Gerade die Art und Weise, wie Clausewitz vom Allgemeinen ausgehend zum Besonderen vorschreitet, macht es uns möglich, einen großen Teil des Weges mit ihm gemeinsam zurückzulegen. Wo aber Landkrieg und Seekrieg sich scheiden, da wird ein Vergleich immer von Nutzen sein. Er wird uns Fingerzeige geben für unsere eigene Betrachtung und wird uns erkennen lassen, daß es wohl zulässig ist, allgemeine Grundsätze aus der einen Kriegsart auf die andere zu übertragen. Dies würde dann auch die Möglichkeit bieten, das Zusammenwirken von Flotte und Heer auf die gesicherte Grundlage zu stellen, auf die Grundlage gemeinsamer geistiger Schulung. Mir erscheint dies besonders wichtig in einer Zeit, da durch das Zueinanderstieben des überseeischen Besitzes der Nationen und durch die Entstehung kampfkraftiger Staaten jenseit der See die Fälle sich mehren werden, wo politische und kommerzielle Spannungen durch Ansetzen des Landkrieges über See hin sich entladen. Der aus solchen Verhältnissen heraus entstandene Krieg zwischen Japan und Rußland läßt uns aber erkennen, daß das Zusammenwirken von Heer und Flotte sich nicht auf die Gelegenheiten beschränkt, wo die Aktionsfelder beider an der Küste sich berühren, und daß es daher nicht genügt, wo man solch Zusammenwirken vorbereiten will, den Blick nur auf das taktische Gebiet zu richten. Ich glaube vielmehr, daß es ebenso wichtig ist, das Verständnis dafür zu fördern, wie Landkrieg und Seekrieg auf strategischem Gebiet einander ergänzen und voneinander abhängig sind, auch wo jeder scheinbar seinen eigenen Weg geht. Daß aber solche Übereinstimmung des Denkens, solche gleiche Auffassung der Ziele beider Kriegsarten in Männern schon vorhanden war, die uns als Lehrer und Vorbilder dienen sollen, das möchte ich, der eigentlichen Betrachtung vorgreifend, hier schon zeigen. Clausewitz schreibt: „So ist denn der Hauptschlacht im Kriege nichts an Wichtigkeit zu vergleichen, und die höchste Weisheit der Strategie offenbart sich in der Beschaffung der Mittel zu ihr (in ihrer geschickten Feststellung nach Ort, Zeit und Richtung der Kräfte) und in der Benutzung ihres Erfolges.“ Hätte nicht Nelson, wenn man die eingeklammerten, mehr auf Verhältnisse des Landkrieges berechneten Worte fortläßt, ebenso sprechen können? Er hat immer die Ansicht vertreten, die Entscheidung für den Krieg gegen Frankreich läge in einer Hauptschlacht in den europäischen Gewässern und nicht in transatlantischen Unternehmungen, die nur der Bereicherung weniger dienten. Diese Überzeugung hat er bei Trafalgar mit dem Tode besiegelt. Wie dachte aber Nelson über die Aufgabe, die der Stratege dem Taktiker in der Schlacht stellt? „Ich würde es für keinen befriedigenden Erfolg einer Schlacht ansehen, wenn von elf feindlichen Schiffen, die uns gegenüberstehen, nur zehn genommen würden, gerade weil das eine uns entkäme.“ Kann man den Vernichtungsgedanken, den Clausewitz als das leitende Prinzip im Kriege ansieht, entschiedener auf den Seekrieg übertragen, als es hier geschieht? Da der gedankenreiche Schilderer des Landkrieges und der geniale Führer im Seekriege in ihren Anschauungen so übereinstimmen, können wir wohl hoffen, aus dem Clausewitzschen Buch reiche Belehrung auch für unsere Zwecke entnehmen zu können. Auch für das Seeoffizierkorps wird es dazu angetan sein, „den Gedanken des wahrhaftigen Krieges lebendig zu erhalten“.

Clausewitz hat sein Werk „Vom Kriege“ in acht Bücher eingeteilt. Davon sind die beiden ersten, die „Von der Natur des Krieges“ und „Von der Theorie des Krieges“ handeln, die grundlegenden und für uns insofern die wichtigsten, als sie sich am unmittelbarsten auf den Seekrieg übertragen lassen. Die beiden folgenden Bücher, überschrieben „Von der Strategie überhaupt“ und „Das Gefecht“ lassen dies weniger zu, ebenso das sechste Buch „Verteidigung“ und das siebente „Der Angriff“. Das achte Buch „Kriegsplan“ bekommt dadurch besondere Bedeutung, daß in ihm das Verhältnis von „Politik und Kriegführung“ näher besprochen wird. Ich werde, ohne mich genau an die Stoffeinteilung zu halten, wie Clausewitz sie gibt, aus diesen Büchern Auszüge bringen und versuchen, sie durch Erläuterungen und Ergänzungen nutzbar zu machen für den Seekrieg. Daß dieses mehr aphoristische Vorgehen den in sich geschlossenen Charakter des Werkes vielleicht nicht voll zur Anschauung bringen wird, bitte ich damit entschuldigen zu wollen, daß nur die Hauptpunkte berührt werden können und auch diese nur unter Hinüberleitung auf eine andere Kriegsart als der Verfasser im Sinne hat. Das fünfte Buch „Die Streitkräfte“ werde ich übergehen.

Über die Natur des Krieges.*)

Der Krieg ist ein Akt der Gewalt, um den Gegner zur Erfüllung unseres Willens zu zwingen. Gewalt ist also das Mittel, dem Feinde unseren Willen aufzuzwingen der Zweck. Um diesen Zweck sicher zu erreichen, müssen wir den Feind wehrlos machen, und dies ist dem Begriff nach das eigentliche Ziel der kriegerischen Handlung. Es vertritt den Zweck und verdrängt ihn gewissermaßen als etwas nicht zum Kriege selbst Gehöriges.

Wir sehen hier also, wie der Krieg in zwei Reihen von Handlungen zerfällt: in das Wehrlosmachen, d. h. den Kampf mit des Gegners Streitmacht, die ja seine Wehr bildet, und in den Zwang zur Erfüllung unseres Willens, d. h. die Zufügung eines Schadens, den der Feind schwerer empfindet als das, was wir als Friedensbedingung ihm auferlegen wollen. Diese Trennung ist für den Seekrieg dadurch von größerer Wichtigkeit, daß eine besondere Reihe militärischer Handlungen nötig ist, die, dem Wehrlosmachen zur See folgend, den Frieden erzwingen sollen. Die Seeherrschaft ermöglicht entweder dem Heere des Siegers den Zutritt zum feindlichen Lande, und der Landkrieg setzt fort, was der Seekrieg begonnen hat, oder die Schädigung des Feindes auf der See und an der See — der Angriff auf seinen Handel und auf seine Küste — vollendet, was der Kampf mit der feindlichen Kriegsflotte begonnen hat.

So vertritt das Wehrlosmachen des Gegners den Kriegszweck im Seekriege nicht so vollständig, wie es nach Clausewitz im Landkriege der Fall ist. Aber die Extreme berühren sich. Für ein Land, das so abhängig von der See ist, daß es auch vorübergehend ohne sie nicht leben kann, dem aber anderseits die Beherrschung der See alles gibt, was es zum Leben braucht, ändert sich die Sache. Für England rückt das Wehrlosmachen des Gegners, d. h. die Erringung der Seeherrschaft, dem Kriegszweck so nahe, daß es ihn gewissermaßen verdrängt, „als etwas nicht zum Kriege selbst Gehöriges“.

*) Anmerkung: Diese in kompressen Druck gegebenen Abschnitte sind Citate aus dem Buch „Vom Kriege“.

Nun ist der Krieg nicht das Wirken einer lebendigen Kraft auf eine tote Masse, sondern weil ein absolutes Dulden kein Kriegsführen sein würde, so ist es immer der Stoß zweier lebendiger Kräfte gegeneinander, und was wir von dem letzten Ziel der kriegerischen Handlung gesagt haben, muß von beiden Teilen gedacht werden. Solange ich den Gegner nicht niedergeworfen habe, muß ich fürchten, daß er mich niederwirft, ich bin also nicht mehr Herr meiner selbst, sondern er gibt mir das Gesetz, wie ich es ihm gebe.

Hier treten uns aus dem Begriff des Wehrlosmachens also schon die Elemente von Angriff und Verteidigung entgegen, mit denen wir uns später näher zu beschäftigen haben werden. Man muß sich verteidigen oder aus der Verteidigung heraus angreifen, um nicht wehrlos gemacht und dann zum Frieden gezwungen zu werden. Die Offenheit der schwimmenden Streitkräfte und die Eigenart der See als Operationsfeld machen dies besonders wichtig. Denn wenn nicht zu weite Räume die Gegner trennen, kann des Gegners Flotte, die alles zum Kriegsführen Notwendige in sich trägt, bei der ihr innewohnenden freien Beweglichkeit die nachrichtenlose, keinerlei Hindernisse bietende Fläche der See schnell und unbemerkt überschreiten. Deckung bietet aber auf See nur die Entfernung oder die eigne Kampfkraft, mit der ich dem Gegner entgegentrete, der mich wehrlos machen will. So tönt uns schon aus diesen ersten Darlegungen für den Seekrieg der Grundsatz entgegen: Die feindliche Flotte ist das Angriffsobjekt!

Von dieser allgemeinen Grundlage ausgehend, schildert nun Clausewitz, welche Einflüsse sich geltend machen, um den Krieg immer weiter vom Absoluten abzurücken. An sich betrachtet müßte der Krieg beide Gegner in gegenseitiger Steigerung zum äußersten drängen, soweit die vorhandenen Mittel und die Stärke der Willenskraft es zulassen, und in einem großen Schlage sich entladen.

Wollten wir also aus dem bloßen Begriffe des Krieges einen absoluten Punkt für das Ziel, welches wir aussetzen, und für die Mittel, welche wir anwenden sollen, ableiten: so würden wir bei den beständigen Wechselwirkungen in Extreme geraten, die nichts als ein Spiel der Vorstellungen wären, hervorgebracht durch einen kaum sichtbaren Faden logischer Spitzfindigkeit. Wenn man, fest an dem Absoluten haltend, alle Schwierigkeiten mit einem Federstrich umgehen und mit logischer Strenge dabei beharren wollte, daß man sich jederzeit auf das Äußerste gefaßt machen und jedesmal die äußerste Anstrengung daransetzen müsse, so würde ein solcher Federstrich ein bloßes Büchergesetz sein und keins für die wirkliche Welt.

In die Wirklichkeit kehren wir zurück, wenn wir mit Clausewitz bedenken, daß der Krieg kein isolierter Akt ist, der urplötzlich entsteht, sondern ein Akt der Politik, der, aus dem früheren Staatsleben herauswachsend, einem Endzwecke zustrebt, der außerhalb seines eigentlichen Gebietes liegt, dem Frieden; es ist wohl klar, daß der Beginn wie das Ende des Krieges hierdurch beeinflusst werden. Wie es mit der Beeinflussung durch die Politik im Kriege selbst steht, werden wir später zu betrachten haben. So werden von beiden Parteien in jedem Falle andere Motive in den Krieg hineingetragen, die einen verschiedenen Maßstab zur Folge haben für den Einsatz an Kraft und für das Beharren im Widerstand. Auch ist der Natur des Krieges eine vollkommene Vereinigung der Kräfte in der Zeit entgegen.

Auf diese Weise wird dem ganzen kriegerischen Akt das strenge Gesetz der nach dem Äußersten getriebenen Kräfte genommen. Aus dem Charakter, den Ein-

richtungen, dem Zustande, den Verhältnissen des Gegners wird jeder der beiden Teile nach Wahrscheinlichkeitsgesetzen auf das Handeln des anderen schließen und danach das seinige bestimmen.

Es kommt hinzu, daß die beiden Formen des Krieges, der Angriff und die Verteidigung, Verschiedenheiten in ihn hineintragen, daß die unvollkommene Erkenntnis des Falles und der häufige Stillstand im kriegerischen Akt den Krieg noch mehr zu einem Wahrscheinlichkeitsfall machen, daß der Zufall in ihm eine große Rolle spielt wie auch die unbestimmbaren Möglichkeiten, die sich aus der Individualität der handelnden Personen ergeben.

Wir sehen also, wie vom Hause aus das Absolute, das sogenannte Mathematische, in den Berechnungen der Kriegskunst nirgends einen festen Grund findet, und daß gleich von vornherein ein Spiel von Möglichkeiten, Wahrscheinlichkeiten, Glück und Unglück hineinkommt, welches in allen großen und kleinen Taten seines Gewebes fortläuft und von allen Zweigen des menschlichen Tuns den Krieg dem Kartenspiel am nächsten stellt.

Obgleich sich unser Verstand immer zur Klarheit und Gewißheit hingedrängt fühlt, so fühlt sich doch unser Geist oft von der Ungewißheit angezogen. Statt sich mit dem Verstande auf dem engen Pfade philosophischer Untersuchung und logischer Schlußfolgerungen durchzuwinden, um, seiner selbst sich kaum bewußt, in Räumen anzukommen, wo er sich fremd fühlt, und wo ihn alle bekannten Gegenstände zu verlassen scheinen, weil er lieber in der Einbildungskraft im Reiche der Zufälle und des Glücks. Statt jener dürftigen Notwendigkeit schwelgt er hier im Reichthum von Möglichkeiten; begeistert davon, beflügelt sich der Mut, und so wird Wagnis und Gefahr das Element, in welches er sich wirft wie der mutige Schwimmer in den Strom.

Soll die Theorie ihn hier verlassen, sich in absoluten Schlüssen und Regeln selbstgefällig fortbewegen? Dann ist sie unnütz fürs Leben. Die Theorie soll auch das Menschliche berücksichtigen, auch dem Mute, der Kühnheit, selbst der Verwegenheit soll sie ihren Platz gönnen. Die Kriegskunst hat es mit lebendigen und mit moralischen Kräften zu tun; daraus folgt, daß sie nirgends das Absolute und Gewisse erreichen kann; es bleibt also überall dem Ungefähr ein Spielraum, und zwar ebensoviele bei dem Größten wie bei dem Kleinsten. Wie dieses Ungefähr auf der einen Seite steht, muß Mut und Selbstvertrauen auf die andere treten und die Lücke ausfüllen. So groß wie diese sind, so groß darf der Spielraum für jenes werden. Mut und Selbstvertrauen sind also dem Kriege ganz wesentliche Prinzipie; die Theorie soll folglich nur solche Gesetze aufstellen, in welchen sich jene notwendigsten und edelsten der kriegerischen Tugenden in allen ihren Graden und Veränderungen frei bewegen können. Auch im Wagen gibt es noch Klugheit und ebensoviele eine Vorsicht, nur daß sie nach einem anderen Münzfuß zu berechnen sind.

Ich möchte den Wert dieses ausführlichen Zitates nicht dadurch abschwächen, daß ich ihm aus eigenem etwas hinzufüge oder es für den Seekrieg zu deuten unternehme. Der Seeoffizier wird aus ihm selbst am besten entnehmen, was für seinen Beruf paßt, und wird sich mit freudiger Zuversicht einem Führer anvertrauen, dessen Lehre, vom abstrakten Denken ausgehend, in der Wirklichkeit des Krieges endet.

Denn dieses erste Kapitel umfaßt, wenn auch nur vorausschauend und vorbereitend, schon das ganze Gebiet, auf dem das Gebäude der Lehre vom Kriege errichtet werden soll.

Auf welchem Wege dieser schwierigen Aufgabe noch am ersten genügt werden könne, wollen wir im Buch von der Theorie des Krieges untersuchen. In jedem Fall

wird die hier geschehene Feststellung des Begriffes vom Kriege der erste Lichtstrahl, der für uns in den Fundamentalband der Theorie fällt, der zuerst die großen Massen jondern und sie uns unterscheiden lassen wird.

Als die drei Tendenzen, zwischen denen die Theorie wie zwischen drei Anziehungspunkten sich schwebend erhalten müsse, um bei der Chamäleonartigen Natur des Krieges ihnen so gerecht zu werden, wie der konkrete Fall es erfordere, bezeichnet Clausewitz die ursprüngliche Gewalttätigkeit seines Elements, den Haß und die Feindschaft, die wie ein blinder Naturtrieb anzusehen sind, das Spiel der Wahrscheinlichkeiten und des Zufalls, die den Krieg zu einer freien Seelentätigkeit machen, und seine untergeordnete Natur als eines politischen Werkzeuges, durch welche er dem bloßen Verstande anheimfällt.

Zweck und Mittel im Kriege.

Clausewitz will in diesem Abschnitt die Ziele feststellen, die der kriegerischen Handlung gesteckt werden müssen, damit sie in ihrer Gesamtheit dem Endzwecke des Krieges — der Erzwingung des Friedens — zustrebe, und die Mittel, die man anwenden muß, um diese Ziele zu erreichen. Er unterscheidet also, und darauf muß man achten, zwischen dem Zweck des Krieges und den Zwecken (oder Zielen), die man im Kriege zu verfolgen hat.

Als erstes Ziel der Kriegführung haben wir schon das Wehrlosmachen des Gegners erkannt.

Die Streitkraft muß vernichtet, d. h. in einen solchen Zustand versetzt werden, daß sie den Kampf nicht mehr fortsetzen kann. Das Land muß erobert werden, denn aus dem Lande könnte sich eine neue Streitkraft bilden. Ist aber auch beides geschehen, so kann der Krieg nicht als beendet angesehen werden, solange der Wille des Feindes nicht auch bezwungen ist.

Es wird nun weiter besprochen, daß auch hier das Äußerste nicht immer einzutreten brauche und oft auch gar nicht erreicht werden könne, der Entschluß zum Frieden entsände oft schon dann, wenn die Wahrscheinlichkeit, noch weiter Widerstand leisten zu können, abnehme oder wenn der im Friedensschluß zu erreichende Erfolg den Kraftaufwand nicht mehr lohne.

Man sieht also, daß in den Kriegen, wo der eine den anderen nicht ganz wehrlos machen kann, die Motive zum Frieden in beiden Teilen steigen und fallen werden nach den Wahrscheinlichkeiten der ferneren Erfolge und des erforderlichen Kraftaufwandes. Wenn diese Motive in beiden Teilen gleich stark wären, so würden sie sich in der Mitte ihrer politischen Differenz treffen; was sie in dem einen an Stärke zunehmen, dürfen sie in dem anderen schwächer sein; wenn ihre Summe nur hinreicht, so wird der Friede zustande kommen, natürlich aber mehr zum Besten dessen ausfallen, der die schwächsten Motive dazu hat.

Es treten also, sobald wir die Wirklichkeit ins Auge fassen, Modifikationen ein, Abschwächungen und Nebenziele. Als solche nennt Clausewitz die Steigerung des Kraftaufwandes beim Gegner durch Verbrauch seiner Streitkräfte (statt deren Vernichtung), oder durch Eroberung seiner Provinzen. Er weist dann schließlich noch auf drei weitere Wege hin, die an das anschließen, was ich seiner Definition vom Zwecke des Krieges hinzugesügt habe, als ich (Seite 685) sagte, man müsse dem

Feinde einen Schaden zufügen, den er schwerer empfindet als die von uns ihm aufzuzwingenden Friedensbedingungen.

Der erste Weg ist die Invasiön, d. h. die Einnahme feindlicher Provinzen, nicht mit der Absicht, sie zu behalten, sondern um Kriegssteuern darin zu erheben oder sie gar zu verwüsten. Der unmittelbare Zweck ist hier weder die Eroberung des feindlichen Landes, noch das Niederwerfen seiner Streitkraft, sondern bloß ganz allgemein der feindliche Schaden. Der zweite Weg ist, unsere Unternehmungen vorzugsweise auf solche Gegenstände zu richten, die den feindlichen Schaden vergrößern. Es ist nichts leichter, als sich zwei verschiedene Richtungen unserer Streitkraft zu denken, von denen die eine bei weitem den Vorzug verdient, wenn es darauf ankommt, den Feind niederzuwerfen, die andere aber, wenn von Niederwerfen nicht die Rede ist und sein kann, einträglicher ist. Wie man zu sagen gewohnt ist, würde man die erste für die mehr militärische, die andere mehr für eine politische halten. Wenn man sich aber auf den höchsten Standpunkt stellt, so ist eine so militärisch wie die andere, und jede nur zweckmäßig, wenn sie zu den gegebenen Bedingungen paßt. Der dritte Weg, an Umfang der ihm zugehörigen Fälle bei weitem der wichtigste, ist das Ermüden des Gegners. Wir wählen diesen Ausdruck nicht bloß, um das Objekt mit einem Wort zu bezeichnen, sondern weil er die Sache ganz ausdrückt und nicht so bildlich ist, als es auf den ersten Blick scheint. Im Begriff des Ermüdens bei einem Kampfe liegt eine durch die Dauer der Handlung nach und nach hervorbrachte Erschöpfung der physischen Kräfte und des Willens.

Wir sind hiermit an einem wichtigen Wendepunkt unserer Darstellung angelangt: bei der Überleitung zum Seekriege. Denn was Clausewitz in den letzten Sätzen der hier von mir wiedergegebenen Stelle schildert, ist gerade das charakteristische Merkmal für die die Widerstandskraft des Feindes allmählich aufzehrende Wirkung der indirekten Mittel des Seekrieges, die unter dem Schutz der durch die Schlacht errungenen Seeherrschaft durch Niederwerfung seines Handels, seiner Industrie und seiner Finanzkraft das Land zum Frieden zwingen. Wohl muß die siegreiche Flotte, wo man den Landkrieg nicht ansehen kann, an der Küste des Feindes haltmachen, aber sie hat ihm die See entrissen und hält damit die „Provinz“ besetzt, über die hinweg die Wege führen, die den Seestaat mit der Welt verbinden, die Zufuhrstraßen, an denen sein Leben hängt. Die Flotte hat damit „ihre Unternehmungen vorzugsweise auf solche Gegenstände gerichtet, die den feindlichen Schaden vergrößern.“ und bringt dadurch „die Erschöpfung der physischen Kräfte und des Willens“ hervor, von der Clausewitz hier spricht. Ich gehe aber weiter. Die von mir zitierte Stelle zeigt, wie weit eine richtig betriebene Untersuchung führen kann, „wenn man sich auf den höchsten Standpunkt stellt“. Clausewitz hat bei seinen Darlegungen an den Seekrieg nie gedacht, und doch braucht man den Faden seiner Untersuchung an dieser Stelle nur aufzunehmen, um sie direkt auf den Seekrieg hinüberzuleiten. Ehe ich dies tue, möchte ich Clausewitz noch weiter sprechen lassen, damit er uns sage, welche Mittel der Krieg anwenden muß, um die hier aufgestellten Ziele zu erreichen. Wir werden sehen, daß er auch hierin uns ein Lehrmeister sein kann.

So ist es im allgemeinen mit dem Ziele beschaffen, welches man im Kriege zu verfolgen hat; wenden wir uns jetzt zu den Mitteln.

Dieser Mittel gibt es nur ein einziges: es ist der Kampf. Wie mannigfaltig dieser auch gestaltet sei, wie weit er sich von der rohen Entlebigung des Hasses und der Feindschaft im Faustkampfe entfernen möge, wie viel Dinge sich einschließen mögen,

die nicht selbst Kampf sind: immer liegt es im Begriff des Krieges, daß alle in ihm erscheinenden Wirkungen ursprünglich vom Kampf ausgehen müssen.

Und am Schluß des Kapitels:

Wir haben also in unseren bisherigen Betrachtungen gesehen, daß es im Kriege vielerlei Wege zum Ziele, d. h. zur Erlangung des politischen Zwecks, gibt, daß aber das Gefecht das einzige Mittel ist, und daß darum alles unter einem höchsten Gesetze steht: unter der Waffenentscheidung; daß, wo sie faktisch vom Gegner in Anspruch genommen wird, dieser Refus niemals verjagt werden kann, daß also der Kriegsführende, welcher einen anderen Weg gehen will, sicher sein muß, daß der Gegner diesen Refus nicht nehmen oder seinen Prozeß an diesem höchsten Gerichtshof verlieren werde, daß also, mit einem Wort, die Vernichtung der feindlichen Streitkraft unter allen Zwecken, die im Kriege verfolgt werden können, immer als der über alles gebietende erscheint.

Da Clausewitz zugibt, daß das Wehrlosmachen, d. i. die Vernichtung der feindlichen Streitmacht im Gefecht, nicht das einzige Ziel im Kriege sei, daß aber alle anderen Ziele, die man sich stecken kann, doch unter dem Gesetze der Gefechtsentscheidung stehen, so ist es nur natürlich, daß sich hieran schon Betrachtungen anknüpfen über die verschiedenen Arten der Gefechtsentscheidungen. Denn zwischen dem Gefecht, das die Vernichtung der feindlichen Streitmacht anstrebt, und dem, das sie nur abwehren will, um ungestört anderen Zielen zustreben zu können, baut sich eine ganze Stufenleiter auf. Ja, man kann sich vorstellen, daß selbst bloße Gefechtsdemonstrationen hierbei von Wert sein können, indem sie dem Feinde eine überlegene Gefechtsmacht vor Augen stellen und so seine Störungspläne vernichten, ehe sie zur Tat werden. Auch diese Überlegung führt uns also wieder zu dem „das ganze Gebiet des Krieges beherrschenden Unterschied von Angriff und Verteidigung“, sie hat uns aber auch den Weg gewiesen zur Besprechung der Verhältnisse des Seekrieges.

Wenn im Seekriege die von Clausewitz unter dem Begriff „Zufügung von Schaden“ zusammengefaßten Ziele der Kriegsführung neben dem Hauptziel, dem Wehrlosmachen des Gegners, größere Bedeutung gewinnen, so liegt dies daran, daß er in vielen Fällen eine unvollkommene Form des Krieges ist. Seine Waffenentscheidungen reichen nicht so weit wie die des Landkrieges, sie führen ihn nur bis an die Grenze des feindlichen Landes, bis an die Küste. Will er den Gegner zum Frieden zwingen, so kann er dies nur dadurch tun, daß er das Gewonnene benutzt, um dem Feinde Schaden zuzufügen; der Kreuzerkrieg, der des Gegners Handelsschiffe von der See vertreibt oder sie fortnimmt, die Handelsblockade, die die über See zum feindlichen Lande führenden Handelsstraßen auch für die Neutralen verschließt, der Kolonialkrieg, der dem Feinde den Teil seines Landbesitzes entreißt, der unter dem Einfluß der Seeherrschaft steht, sind Kriegsformen, die sich hieraus ergeben. Sie ruhen auf der durch die Schlacht erkämpften Seeherrschaft, gehen neben der Fortführung des Kampfes, der den Rest der feindlichen Streitmacht unschädlich machen und die Schädigungsarbeit decken soll, her und verbinden sich mit ihr zu einem Ganzen. Unterstützt können sie werden durch Angriffe auf die gegnerische Küste, die um so wirksamer werden, wenn gelandete Heeresabteilungen die Schiffe unterstützen. Solche kombinierten Unternehmungen brauchen nicht immer mit überlegenen Streitkräften unternommen zu werden. Die ganze See ist ihre Operationsbasis, das Moment der Überraschung sichert ihr vorläufigen Erfolg und ihr Rückzug vor der Übermacht ist gesichert, sobald die Küstenlinie nach See zu überschritten

ist. So bildet sich eine Kriegszone heraus, in der Landkrieg und Seekrieg, direkte Mittel der Waffenentscheidung und indirekte Mittel der Schädigung ineinander greifen, wo Angriff und Verteidigung auf beiden Seiten einander gegenüberstehen wie bei der Zernierung einer Festung. Denn der Seekrieg hat das während des Friedens im gemeinsamen Besitz beider Gegner befindliche Gebiet der See für den Sieger allein erobert, er hat die Grenze vorgehoben bis an des Feindes Küste, dort aber muß er abwarten, wie die indirekten Mittel wirken, die mit tausend Fäden hinübergreifen in des Gegners Landgebiet und seine Widerstandskraft schwächen. An der Küste muß der Beherrscher der See sich aber auch verteidigen gegen Ausfälle des Nestes der gegnerischen Flotte, die dieselben Mittel der Schädigung gegen ihn anzuwenden versuchen wird. So ist entscheidend für dieses Stadium des Krieges das Maß an Schädigung, das beide Gegner einander zufügen können, dieses selbst aber richtet sich danach, was der Kampf, der über die Seeherrschaft entschied, ihnen gelassen hat an Kampfkraft, und danach, wieweit ihre Abhängigkeit von den Erwerbswegen der See zur Schädigung durch den Gegner Gelegenheit bietet. So entsteht eine Zeit des Abwartens, des gegenseitigen Ermüdens, bis sich beide Gegner „in der Mitte ihrer politischen Differenz“ treffen und Frieden schließen. Dieser wird aber „mehr zum Besten dessen ausfallen, der die schwächsten Motive dazu hat“, d. h. dessen Schädigung geringer ist und für den ein größerer Rest an Kampfkraft bei Fortführung des Krieges eine größere Wahrscheinlichkeit künftiger Erfolge in Aussicht stellt. Nur wo eine stärkere Armee dem Sieger im Seekriege erlaubt, den Landkrieg anzusetzen, oder wo eine zu große Verletzlichkeit der Seeinteressen des Besiegten ihn schon auf Grund der ersten Waffenentscheidung zum Friedensschluß drängt, wird der Gang des Krieges ein anderer sein.

So eröffnen sich dem Seekriege noch mehr Ziele der Kriegführung als dem Landkriege, und darin, daß es ihm gestattet ist, das Privateigentum der Bewohner des feindlichen Landes, ja unter gewissen Bedingungen selbst das von Neutralen zum Angriffsobjekt zu machen, findet dies auch öffentlich seinen Ausdruck. Aber auch der Seekrieg steht unter der Waffenentscheidung als höchstem Gesetz, auch der Erfolg der indirekten Mittel des Seekrieges hängt ab von dem Maß an Seeherrschaft, das die Schlacht errungen hat, und von dem Maß an Kampfkraft, das beide Gegner nach der ersten Waffenentscheidung zu ihrer Durchführung noch einsetzen können.

Wo so viele Wege sich öffnen, da kann es auch für den an Kampfkraft Schwächeren, der um die Seeherrschaft nicht kämpfen zu dürfen glaubt, möglich scheinen, dem Feinde Abbruch zu tun, da wird der Unentschlossene, der Zaghafte versuchen, dem ehernen Gesetz des Krieges sich zu entziehen, der blutigen Entscheidung auszuweichen, in der Hoffnung, allein durch Zufügung von Schaden den Feind zum Frieden zu zwingen. Die Seekriegsgeschichte ist voll von Beispielen dafür, von den strategischen Ideen in Frankreich im 18. Jahrhundert, als man es für richtiger ansah, dem Gegner überseeischen Landbesitz zu entreißen, als ihm „ein paar Schiffe“ abzunehmen, bis zu den Anhängern der Nouvelle école, die, Abwehr mit Kampf verwechselnd, mit Panzerkreuzern hinhaltende Gefechte gegen Schlachtschiffe führen wollten und dies als genügend ansahen zur Durchführung ihrer Schädigungszwecke. Sie alle hätten bei Clausewitz in die Lehre gehen können:

Mag bei kleinen politischen Zwecken, bei schwachen Motiven, geringen Spannungen der Kräfte ein behutsamer Feldherr geschickt alle Wege versuchen, wie er ohne große Krisen und blutige Auflösungen, durch die eigentümlichen Schwächen seines Gegners, im Felde und im Kabinett sich zum Frieden hinwindet; wir haben kein Recht, ihn darum zu tadeln, wenn seine Voraussetzungen gehörig motiviert sind und zum Erfolge berechtigen; aber wir müssen doch immer von ihm fordern, daß er sich bewußt bleibe, nur Schleichwege zu gehen, auf denen ihn der Kriegsgott ertappen kann, daß er den Gegner immer im Auge behalte, damit er nicht, wenn dieser zum scharfen Schwert greift, ihm mit einem Galanteriebegen entgegentrete.

Einteilung der Kriegskunst.

Krieg in seiner eigentlichen Bedeutung ist Kampf; denn Kampf ist allein das wirksame Prinzip in der mannigfaltigen Tätigkeit, die man in der weiteren Bedeutung Krieg nennt. Die Kriegskunst im eigentlichen Sinne wird also die Kunst sein, sich der gegebenen Mittel im Kampfe zu bedienen, und wir können sie nicht besser als mit dem Namen der Kriegführung bezeichnen. Dagegen werden zur Kriegskunst im weiteren Sinne auch alle Tätigkeiten gehören, die um des Krieges willen da sind, also die ganze Schöpfung der Streitkräfte, d. i. Aushebung, Bewaffnung, Ausrüstung und Übung.

Die Kriegführung ist also die Anordnung und Führung des Kampfes. Wäre dieser Kampf ein einzelner Akt, so würde kein Grund zu weiterer Einteilung sein; allein der Kampf besteht aus einer mehr oder weniger großen Zahl einzelner in sich geschlossener Akte, die wir Gefechte nennen, und die neue Einheiten bilden. Daraus entspringt nun die ganz verschiedene Tätigkeit, diese einzelnen Gefechte in sich anzuordnen und zu führen und sie unter sich zum Zwecke des Krieges zu verbinden. Das eine ist die Taktik, das andere die Strategie genannt worden. Es ist also nach unserer Einteilung die Taktik die Lehre vom Gebrauch der Streitkräfte im Gefecht, die Strategie die Lehre vom Gebrauch der Gefechte zum Zweck des Krieges.

Clausewitz nimmt dann in den Begriff der Kriegführung noch die Märsche, Lager und Quartiere mit hinein, will aber die ganze Tätigkeit, die der Erhaltung der Streitkräfte dient, so eng sie mit der Vorbereitung zum Kampf verbunden ist, davon ausschließen. Ich halte mich nicht für berufen, über diese Begrenzung und Einteilung mit ihm zu rechten, glaube aber doch, daß er mit seiner Formulierung den Begriff der Strategie schon für den Landkrieg zu eng faßt. Noch mehr würde das der Fall sein, wenn wir diese Definition mit in die Theorie des Seekrieges übernehmen wollten. Wohl ist das Gefecht der Träger der ganzen kriegerischen Handlung, wo gehören denn aber all die Kriegshandlungen hin, die er als im Kriege anzustrebende Ziele neben das Hauptziel, die Niederwerfung der gegnerischen Streitmacht, stellt? Wer soll sie anordnen und über ihre Anwendung entscheiden? Wer soll die Verhandlungen mit dem Leiter der Politik führen, an dessen Gebiet sie grenzen, wenn nicht der Stratege, der Leiter der Kriegshandlungen? Ich habe schon darauf hingewiesen, daß diese Nebenziele im Seekriege noch vielfältiger und noch wichtiger werden, aber wenn wir den Blick auf sie lenken, erkennen wir auch, daß sie, so sehr auch ihr Träger der Kampf ist, noch mehr in das Gebiet der Politik hinüberspielen, als z. B. das Besetzen einer Provinz des feindlichen Landes es tut, nicht um sie zu behalten, sondern um den Feind zu schädigen. Bei fast allen Maßnahmen zur Schädigung des Feindes im Seekriege entsteht eine Berührung mit den Interessen Neutraler. Ihre militärische Durchführung wird nicht allein nach dem Ergebnis zu beurteilen sein, das sie zur Erzwingung des Friedens in

Aussicht stellen, sondern auch nach der Möglichkeit neuer politischer Verwicklungen, die sie durch Beeinträchtigung Neutraler herbeiführen könnten. Sieht man aber die Anordnungen zur Schädigung des feindlichen Handels, die Verhängung einer Handelsblockade, die Festsetzungen darüber, wo und wie von dem Recht, neutrale Schiffe anzuhalten und zu durchsuchen, Gebrauch gemacht, wie der Begriff der Kriegskonterbande gefaßt werden soll, als einen rein politischen Akt an und rechnet sie nicht mit zur Strategie, so kann eine schwere Schädigung militärischer Interessen die Folge sein. Denn alle diese Maßnahmen ruhen nicht nur auf den Erfolgen der Kampftätigkeit der Flotte, ihre Durchführbarkeit kann also allein vom Strategen beurteilt werden, sie beeinflussen auch andererseits den Fortgang der reinen Kriegshandlung, deren Ziel die feindliche Kriegsflotte ist. Eine Verteilung der Streitkräfte auf beide nebeneinander hergehenden Ziele ist nur nach militärischen Grundjagen möglich. Ich bin daher der Ansicht, daß alle diese Maßnahmen, begrifflich und sachlich, mit zu den eigentlichen Kriegshandlungen zu rechnen sind und in ihrer Anordnung der unter politischem Einfluß stehenden Strategie, in ihrer Durchführung der Taktik zugehört werden müssen.

Wir erkennen hier so recht, wie der Krieg, was später noch näher zu besprechen sein wird, ein Akt der Politik ist, ihr ausführendes Werkzeug. Darum steht die Strategie, der die Anordnung der großen Lineamente des Krieges obliegt, mit der Politik in engster Verbindung. Beide aber sind abhängig vom taktischen Erfolg, der erst in bare Münze umsetzt, was die Strategie plante, um den Zwecken der Politik zu dienen. Der taktische Erfolg, wenn er nicht direkt den Frieden erzwingt, gibt auch den Maßstab ab für die strategischen Maßnahmen, die zur Fortführung der Kriegshandlung zu treffen sind, und dafür, welche Etappe man auf dem Wege zum politischen Ziel des Krieges erreicht hat.

Von der Strategie überhaupt.

Ich beschränke mich darauf, aus dem Inhalt dieses Abschnitts zwei Hauptpunkte herauszugreifen. Clausewitz weist in ihm zunächst der Strategie die Aufgabe zu, den Kriegsplan zu entwerfen und in ihm die einzelnen Feldzüge und Gefechte anzuordnen.

Da sich alle diese Dinge meistens nur nach Voraussetzungen bestimmen lassen, die nicht alle zutreffen, eine Menge anderer, mehr ins einzelne gehender Bestimmungen sich aber gar nicht vorher geben lassen, so folgt von selbst, daß die Strategie mit ins Feld ziehen muß, um das Einzelne an Ort und Stelle anzuordnen und für das Ganze die Modifikationen zu treffen, die unaufhörlich erforderlich werden. Sie kann also ihre Hand in keinem Augenblick von dem Werke abziehen.

Er folgert weiter, die Strategie dürfe nicht im Kabinett gemacht werden, sondern nur bei der Armee, oder das Kabinett gehöre in deren großes Hauptquartier. Wir wissen, daß hiernach in unseren großen Kriegen verfahren worden ist und daß die hohen Erfolge für den Endzweck des Krieges, den Friedensschluß, gerade dadurch erreicht wurden, daß auch der Leiter der Politik mit ins Feld zog. Wie soll dies nun im Seekriege sein? Die Schwierigkeiten, die aus einer Trennung der verschiedenen leitenden Stellen entstehen können, sind hier noch größer, wo weitere Räume dazwischen treten, wo die Flotte, die die Küste verläßt, den Faden abreißt, der sie mit der Heimat verbindet, wo es aber trotzdem unmöglich ist, alle entscheidenden Faktoren der Staatsleitung mitzunehmen auf den Kriegsschauplatz. Und wenn es auch hier zutrifft, daß

nur der Einblick in die Verhältnisse am Ort entscheidende Entschlüsse zuläßt, so ist andererseits sehr wohl möglich, daß in der Heimat oft ein klareres Bild über die Lage im ganzen gewonnen werden kann als bei der Flotte, die, losgelöst von dem großen Nachrichtenbringer der Neuzeit, dem Telegraphen, vielleicht nur erfährt, was ihre Späher- schiffe aus nächster Nähe melden. Als im Mai 1898 der amerikanische Admiral Sampson Cerveras Flotte bei Puerto Rico nicht gefunden hatte und, durch sich widersprechende Nachrichten unruhig gemacht, einen Entschluß nicht fassen konnte, trat er mit Washington in telegraphische Verbindung. Von dort erhielt er dann Kunde über das, was sich nicht weit von ihm ereignet hatte, Befehle für sein Handeln und Kenntnis von dem, was für andere Stellen angeordnet worden war. So wurde die Hauptstadt des Landes oben im Norden die Zentralnachrichtenstelle und zugleich die Zentralbefehlsstelle für den Krieg in Westindien. In ähnlicher Weise war auch schon früher verfahren worden zuzeiten, da der Telegraph noch nicht den Nachrichten- und Befehlsapparat beherrschte. Als im Sommer 1805 die französische Flotte unter Villeneuve sich nach dem verfehlten Rendezvous in Westindien auf den Rückmarsch nach Europa begab, eilte ihr Nelsons Nachricht hierüber auf einer schnell segelnden Brigg voraus. Die Meldung war gerichtet an die Admiralität in London, und von dort aus ergingen die Befehle an die Blockadegeschwader vor den französischen Häfen, durch Detachierungen eine neue Streitmacht unter Admiral Calder zu bilden, die Villeneuve in den europäischen Gewässern in Empfang nehmen sollte. Hier ist das Entscheidende, daß für verschiedene Stellen Befehle erlassen werden mußten. Solch Oberbefehl, der weite Räume umfassen soll, läßt sich aber nicht auf einem Schiff einrichten. Er würde es festlegen und damit seiner Bestimmung entziehen. Je weiter die getrennten Operationen sich über die Welt verteilen, desto mehr ist, trotz vieler Unzuträglichkeiten, die daraus entstehen können, allein ein fester Punkt am Lande dazu geeignet, als Zentralstelle zu dienen. Zu denselben Erwägungen würde wohl ein kombinierter Land- und Seekrieg führen, und während ich dieses schreibe, liegt ein anderer Kriegsfall vor unser aller Augen: die Unternehmung des russischen Admirals Rojestvensky. Bei der baltischen Flotte, die für die Verbindung mit der Heimat auf den fragwürdigen Verkehr gelegentlicher Depeschen auf nicht-russischen Telegraphenlinien angewiesen ist, liegt die Verantwortung für den letzten Versuch, das Kriegsglück zu wenden. Die Möglichkeiten für die Durchführung des Unternehmens können auch nur an Ort und Stelle übersehen, die „Anordnung für das Einzelne“ wie die „Modifikationen für das Ganze“, von denen Clausewitz spricht, können nur dort getroffen werden, aber die allgemeine Anlage, d. h. der eigentliche Auftrag der Flotte, stammt von der Zentralstelle daheim, die auch nur allein in stande ist, zwischen Politik und Kriegführung zu vermitteln während des Krieges.

So lose also hier die Verbindung ist, sie ist doch vorhanden, und so wird es im Seekriege immer sein, so sehr auch die Verhältnisse wechseln. Die strategisch leitende Stelle kann nicht „mit ins Feld ziehen“, wie sie es im Landkriege tut, sie muß zu Zeiten „ihre Hand vom Werke abziehen“, sie bleibt aber trotzdem immer die für das große Ganze verantwortliche Instanz und verjendet an den Ort der Tat nur ausführende Organe. Wie vorsichtig muß sie aber sein im Befehlen, wie stark muß das geistige Band sein, das das Ganze verbindet, wie lebhaft das Verantwortungsgefühl bei der ausführenden Stelle! Nicht im Deckungsuchen hinter

der Verantwortung anderer soll es bestehen, nicht in sklavischer Ausführung erhaltener Befehle, es muß sich im Gefühl eigener Mitverantwortung vielleicht gar dazu aufschwingen, die erhaltenen Befehle umzustößen, weil sie in die Verhältnisse am Ort nicht passen, und die leitende Stelle muß groß genug denken, um sich dem zu fügen. Und wenn es wahr ist, was wir erwarten, wenn in allen großen Zukunftskriegen Landkrieg und Seekrieg gemeinsam am Werke sein werden, so ist, wie ich in der Einleitung hervorhob, die einzige Garantie des Gelingens von gemeinsamer geistiger Schulung aller Teile zu erhoffen, in der die Unterschiede der beiden Kriegsgattungen sich verwischen, die vielmehr mit weitem Blick das Ganze erfäßt und zusammenfügt zu einer einheitlichen Lehre „Vom Kriege“.

Der zweite allgemein strategische Grundsatz, von dem ich sprechen möchte, betrifft die Sammlung der Kräfte im Raum.

Die beste Strategie ist: Immer recht stark zu sein, zuerst überhaupt, und demnächst auf dem entscheidenden Punkt. Daher gibt es außer der Anstrengung, welche die Kräfte schafft, und die nicht immer vom Feldherrn ausgeht, kein höheres und einfacheres Gesetz für die Strategie als das: seine Kräfte zusammenzuhalten. Erkennt man die Vereinigung der ganzen Streitkraft als die Norm an und jede Trennung und Teilung als eine Abweichung, die motiviert sein muß, so wird nicht nur jene Torheit (es war vorher gesprochen worden von Teilung nach herkömmlicher Manier, ohne deutlich zu wissen, warum) ganz vermieden, sondern auch manchem falschen Teilungsgrund der Zutritt versperrt.

Darin, daß jede Teilung motiviert werden soll, ist schon ausgedrückt, daß sie sich in gewissen Fällen motivieren lassen wird. Es ist damit der starren Regel, die der Wirklichkeit des Krieges nicht standhalten würde, ausgewichen. Im übrigen sollte für den, der in der Schlachtenentscheidung den Schwerpunkt der Kriegshandlung sieht, dieser Grundsatz selbstverständlich sein. Die Gefahr, von ihm abgedrängt zu werden, besteht trotzdem und ergibt sich nach früher Gesagtem aus der Vielfältigkeit der Ziele, im Seekriege vielleicht noch mehr als im Landkriege. Wenn man dann weiter bedenkt, daß es auf der überall gleichen Fläche der See einen Vorteil der Örtlichkeit im taktischen Sinne nicht gibt, daß auch ein successiver Widerstand, ein Aufhalten des Gegners in günstiger Stellung nicht möglich ist, daß Rückzug Flucht ist, Flucht bis in den schützenden Hafen, so tritt im Seekriege noch klarer als im Landkriege die Notwendigkeit hervor, alle verfügbare Kampfkraft am Ort der Schlacht zu vereinigen. Und wo mir dies am besten gelingt, da liegt der „entscheidende Punkt“, d. h. der durch überlegene Kampfkraft errungene taktische Sieg entscheidet, er ist wichtiger als alle strategischen Überlegungen darüber, wo die Schlacht geschlagen werden soll. So wird die See der Schauplatz großer Entscheidung von einer Stelle aus, und für diese Entscheidung alle Kräfte zusammenzuhalten, ist höchstes Gesetz der Strategie.

Der Angriff und die Verteidigung.

Ich fasse hier das zusammen, was Clausewitz im sechsten und siebenten Buch getrennt behandelt, beschränke mich auch, da ein Vergleich mit den ins einzelne gehenden Besprechungen der taktischen Verhältnisse wegen der Verschiedenheit von Landkrieg und Seekrieg nutzlos wäre, auf das strategische Gebiet. Wir werden aber sehen, daß auch auf diesem Gebiet fundamentale Unterschiede bestehen.

Was ist der Zweck der Verteidigung? Erhalten. Erhalten ist leichter als gewinnen, schon daraus folgt, daß die Verteidigung bei vorausgesetzten gleichen Mitteln leichter sei als der Angriff. Was ist der Begriff der Verteidigung? Das Abwehren eines Stoßes. Was ist also ihr Merkmal? Das Abwarten dieses Stoßes.

Im Landkriege treffen Angriff und Verteidigung aufeinander an der Grenze, die die kriegführenden Länder trennt. Wartet man den Stoß des Feindes an der Grenze des eignen Landes ab, so erhält man also seinen eignen Besitzstand, und das ist ja nach Clausewitz der Zweck der Verteidigung. Kann man nun im Seekriege auch durch Abwarten und Abwehren den eignen Besitzstand wahren? Es liegt in den schon früher von mir geschilderten Verhältnissen, in der Gemeinsamkeit des Besitzes der See im Frieden und darin, daß es das erste Ziel im Seekriege sein muß, sich diesen Besitzstand zu erhalten, daß nicht Abwarten und Abwehren das Mittel dazu ist, sondern Vorgehen und Angreifen. Erst wenn man über die See hinweg siegreich bis an das Feindes Küste vorgebrungen ist, hat man das erreicht, was schon die Verteidigung der eigenen Grenze im Landkriege ohne weiteres gibt. So sind in dem Kampfe um die Seeherrschaft Verteidigung und Angriff miteinander gemischt, denn der Sieg in der Schlacht sichert nicht nur dem Sieger den bisherigen Besitzstand, er zwingt auch den Gegner zum Rückzug an die Küste, d. h. zur Preisgabe des seinen. Gleichzeitiger Angriff liegt daher „bei vorausgesetzten gleichen Mitteln“ in der Natur des Seekrieges. Erst wenn die erste Entscheidung gefallen ist, sollten aus der Kräfteverschiebung, die der Kampf gebracht hat, die Unterschiede von Angriff und Verteidigung entstehen. Wenn man daher im Seekriege von Angriff, von strategischer Offensive spricht, so wird man darunter das Bestreben zu verstehen haben, vermöge der Schlacht die eigene Grenze vorzurücken bis an die Küste des Feindes. Die Offensive im Sinne des Landkrieges, d. h. das Hinübergreifen in das Land des Gegners, ist dem Seekriege nur möglich, soweit die Kanonen der Schiffe schießen, oder unter Zuhilfenahme des Landkrieges selbst. In gewissem Sinne wird die Offensive ersetzt durch die indirekten Mittel, die wir kennen gelernt haben, unter gleichzeitiger Verteidigung der See als des nunmehrigen alleinigen Besitzes.

So ist es „bei vorausgesetzten gleichen Mitteln“, bei gleichzeitiger Kriegsbereitschaft und bei gleicher Tendenz zum Angriff. In dieser Feststellung der Bedingungen des Angriffs habe ich schon zum Ausdruck bringen wollen, daß dieser Normalfall des gleichzeitigen Auseinanderlosgehens selten sein wird. Das entscheidendste Hindernis dafür wird ein merklicher Unterschied der Kräfte sein. Denn darin muß man Clausewitz auch für den Seekrieg recht geben: „Der Angriff ist die schwächere Form der Kriegführung“, d. h. sie erfordert zu ihrer Durchführung mehr Kampfkraft, „die Verteidigung ist die stärkere Form“, d. h. sie ist für den Schwächeren notwendig, der sich nicht so weit von seinen Hilfsmitteln und Rückzugshäfen entfernen, nicht mit so großem Risiko schlagen, der im Sinne des Seekrieges „den Beistand des Kriegstheaters“ genießen will.

Das Gefecht.

Die Stellung, die das Gefecht in der Kriegführung einnimmt, und wie Clausewitz darüber denkt, habe ich schon mehrfach behandelt. Ich habe auch in der Einleitung bereits wörtlich angeführt, was er über die „Hauptschlacht“ sagt, und betont, daß gerade in dieser Auffassung der Hauptwert seiner Lehre vom Kriege liege. Hier

habe ich dem nur einige Zitate hinzuzufügen, die besonderen Wert haben, weil sie zeigen, wie Clausewitz, unter dem frischen Eindruck der Napoleonischen Kriege stehend, festhalten wollte, was sie gebracht hatten.

Wie sich auch die Führung des Krieges im einzelnen Fall gestaltet und was wir auch in der Folge davon als notwendig erkennen müssen: wir dürfen uns nur an den Begriff des Krieges erinnern, um mit Überzeugung zu sagen:

1. Die Vernichtung der feindlichen Streitkräfte ist das Hauptprinzip desselben und für die ganze Seite des positiven Handelns der Hauptweg zum Ziel.
2. Die Vernichtung der Streitkräfte findet hauptsächlich nur im Gefecht statt.
3. Nur große und allgemeine Gefechte geben große Erfolge.
4. Am größten werden die Erfolge, wenn sich die Gefechte in einer großen Schlacht vereinigen.

Die Hauptschlacht ist daher als der konzentrierte Krieg, als der Schwerpunkt des ganzen Krieges oder Feldzuges anzusehen. Wie sich die Strahlen der Sonne im Brennpunkt des Hohlspiegels zu ihrem vollen Bilde und zur höchsten Glut vereinigen, so vereinigen sich Kräfte und Umstände des Krieges in der Hauptschlacht zu einer zusammengedrängten, höchsten Wirkung.

Die Hauptschlacht ist der blutigste Weg der Lösung; zwar ist sie kein bloßes gegenseitiges Morden und ihre Wirkung mehr ein Totschlagen des feindlichen Mutes als der feindlichen Krieger, allein immer ist Blut ihr Preis und Hinschlachten ihr Charakter wie ihr Name; davor schaudert der Mensch im Feldherrn zurück. Aber noch mehr erbebt der Geist des Menschen vor dem Gedanken der mit einem einzigen Schlag gegebenen Entscheidung. So haben denn Regierungen und Feldherren zu allen Zeiten Wege um die entscheidende Schlacht herum gesucht, um entweder ihr Ziel ohne dieselbe zu erreichen, oder es unvermerkt fallen zu lassen. Die Geschichts- und Theorischreiber haben sich dann abgemüht, in diesen Feldzügen und Kriegen in irgend einem anderen Wege nicht bloß das Äquivalent der versäumten Schlachtentscheidung zu finden, sondern selbst eine höhere Kunst.

Man sei dazu gekommen, die Schlacht „als ein durch Fehler notwendig gewordenes Übel anzusehen“ und habe nach Feldherren verlangt, die „es verständen, den Krieg ohne Blutvergießen zu führen“, ja die Theorie des Krieges, sollte „ganz eigens dazu bestimmt sein, dies zu lehren“. Clausewitz sagt, die Geschichte der Zeit habe diesen Wahn zerstört und richtige Theorie müsse davor warnen.

Wir mögen nichts hören von Feldherren, die ohne Menschenblut siegen. Wenn das blutige Schlachten ein schreckliches Schauspiel ist, so soll das nur eine Veranlassung sein, die Kriege mehr zu würdigen, aber nicht die Schwertter, die man führt, nach und nach aus Menschlichkeit stumpfer zu machen, bis einmal wieder einer dazwischenkommt mit einem scharfen, der uns die Arme am Leibe weghaut.

In diesen Worten spiegelt sich der Eindruck davon wieder, wie Napoleons Dazwischenkommen mit scharfem Schwerte den alten Blunder solcher Theorie der unblutigen Kriege beseitigt hat, und Clausewitz ist es zu danken, daß diese Lehren in der langen Friedenszeit nicht verloren gingen. Ich habe schon an einer anderen Stelle darauf hingewiesen, daß auch für den Seekrieg Theorien bestanden haben, die die Schlacht ausschalten wollten. Dieser Mahnruf gilt also auch uns und zwar, wie ich meine, in noch stärkerem Maße. Was an Streitkräften im Landkriege vorhanden ist, das kann der Feldherr, wo nicht schwere Fehler der Friedensschulung seinen Arm etwa hemmen, verwenden, wie er es für richtig hält. Aber keine Führung im Seekriege

kann erzeugen, was in der Vorbereitung des Materials im Frieden versäumt worden ist. Eine Kriegsrüstung, die nicht auf Schlachtenentscheidung zugeschnitten ist, wird zu einem stumpfen Schwert, und mit Kreuzern, so notwendig sie für viele Zwecke des Krieges sind, lassen sich keine Schlachten schlagen. Es sei mir gestattet, hier einzuschalten, daß ich in diesem Sinne die bei uns eingeführte Bezeichnung „Linien Schiff“ nicht für richtig halte. Der Ausdruck sagt nicht, was er sagen soll. Ob wir die Schlacht in Linie schlagen wollen oder sonstwie, ist gleichgültig. Wie ich es verstehe, wollen wir in dieser Typenbezeichnung das Charakteristische unserer Kriegsabsicht zum Ausdruck bringen, und dafür ist Schlachtschiff der einzig richtige Name.

Über die Theorie des Krieges.

Ich habe dieses Thema, das bei Clausewitz an einer früheren Stelle behandelt wird, hierher genommen, um mich kürzer fassen zu können. Zwar habe ich die vielen Hinweise auf Ereignisse der Kriegsgeschichte nicht berühren können, auf die Clausewitz seine Lehren stützt, aber auch ohne dies hat meine Darstellung wohl erkennen lassen, daß seine „Theorie“ aus der Wirklichkeit des Krieges herausgewachsen und ganz dazu angetan ist, wieder zu ihr hinzuleiten. So will er denn auch, daß die Theorie das Resultat einer kriegsgeschichtlichen Aufräumungsarbeit sei, die den Geist des künftigen Führers schule und vorbereite auf das Handeln, nicht ein Gängelband von Regeln, die in ein „System“ zwingen wollen, was nach allen Seiten hin mit geistigen Größen mit individuellen Einflüssen durchsetzt und damit dem Schematismus entzogen sei. So allein sei eine Theorie möglich, die mit der Praxis nicht in Widerspruch gerate, so allein werde ein Wissen geschaffen, das zum Können hinleite.

Es ist unmöglich, den reichen Inhalt dieses Abschnitts in den Rahmen einer kurzen Betrachtung hineinzupressen. Ich möchte aber gerade auf ihn, in dem fast jeder Satz auch für uns beherzigenswerte Lehren enthält, hinweisen und zum näheren Studium auffordern.

Kriegsplan.

Auch die Aufstellung des Kriegsplanes sieht Clausewitz von dem hohen Standpunkt aus an, der sich in den Worten widerspiegelt:

Der Krieg ist ein Instrument der Politik; er muß notwendig ihren Charakter tragen, er muß mit ihrem Maße messen; die Führung des Krieges in seinen Hauptumrissen ist daher die Politik selbst, welche die Feder mit dem Degen vertauscht, aber darum nicht aufgehört hat, nach ihren eigenen Gesetzen zu denken. Keiner der Hauptentwürfe, welche für einen Krieg notwendig sind, kann ohne Einsicht in die politischen Verhältnisse gemacht werden.

Wie vollkommen dieser Standpunkt den Anforderungen aller beteiligten Stellen gerecht wird, kann man daran erkennen, daß der Politiker Bismarck die Anschauungen des großen Kriegstheoretikers ganz zu seinen eigenen macht, wo er in seinen „Gedanken und Erinnerungen“ die Schwierigkeiten schildert, die ihm 1871 in Versailles aus dem Bestreben erwachsen, als verantwortlicher Berater seines Königs, die Führung der Politik und des Krieges zueinander in ein richtiges Verhältnis zu setzen.

Solch richtiges Verhältnis beider ist aber noch wichtiger im Seekriege. Wenn in dieser Beleuchtung der eigentliche Krieg uns nur als Teil eines Ganzen erscheint,

so kann man im Seekriege hierin noch weiter gehen. In ihm hebt sich die eigentliche kriegerische Aktion, d. h. der Teil des Krieges, in dem geschlagen und Blut vergossen wird, als Kern des Ganzen ab von dem größeren Gebiet, wo unter enger Berührung mit politischen Möglichkeiten, politischen Rücksichtnahmen und Gefahren geschädigt oder mit Schädigung gedroht wird. Nicht nur „die Hauptlineamente des Krieges“, d. h. der Kriegsplan werden, wie Clausewitz es ausdrückt, „von den Kabinetten bestimmt“, sondern auch die Kriegführung selbst steht mit „unter einer, wenn man technisch sprechen will, nur politischen, nicht militärischen Behörde“. Man braucht nur an den Einfluß zu denken, den die Minister Pitt, Vater und Sohn, auf die Seekriegführung von England gehabt haben, um diese Clausewitzischen Worte in verstärktem Maße auf den Seekrieg zu übertragen. Und der Seeoffizier soll hieran fortgesetzt denken, nicht um das rein Militärische im Kriege herabzusetzen, sondern um beim Schlagen wie beim Schädigen sich stets dieses großen Zusammenhanges der Dinge bewußt zu sein. Auf die Hauptfrage des ganzen Kriegsplanes: Wo muß ich schlagen, um meine Seeinteressen zu decken und um die des Feindes schädigen zu können, wo darf ich schlagen, um mich nicht zu weit von der Kraftquelle der Heimat zu entfernen — die Frage der Offensive oder Defensiv — fällt mit in diesen Gedankenkreis. Weiter aber als bis zur Aufstellung allgemeiner Ziele und bis zur ersten Waffenentscheidung auf dem Wege zu ihnen kann der Kriegsplan nicht gehen. Über das, was man politisch soll und was man militärisch kann, muß zwischen den leitenden Stellen Einigung erzielt sein, ehe der Krieg beginnt.

Schluß.

Blicken wir zurück, so können wir wohl unsere Bewunderung nicht zurückhalten für den Mann, der, allein von der Natur des Krieges an sich ausgehend und ohne den Seekrieg zu kennen, doch eine Theorie für ihn in so festen Strichen vorgezeichnet hat, daß man nur seinen Gedanken zu folgen braucht, um weiter zu arbeiten. Geht aber nicht nebenher ein gewisses Gefühl des Befremdens darüber, daß ein Mann von so umfassendem und durchdringenden Geist am Seekriege, den er sozusagen mit den Händen greifen konnte, mit geschlossenen Augen vorübergegangen ist? Clausewitz schöpfte sein Wissen zum großen Teil aus dem Studium der Napoleonischen Kriege, sein Buch ist voll von Beispielen daraus, aber die große Rolle, die Englands Seeherrschaft in ihnen gespielt hat, erwähnt er nicht.

Wie ist das zu erklären? Ich würde es für ungerecht halten, wenn man Clausewitz daraus einen Vorwurf machen wollte. Uns Lebenden ist der Seekrieg näher gerückt, er konnte ihn nur sehen im Lichte seiner Zeit. Was England als Bundesgenosse des Landkrieges leistete, das wurde damals wohl als wirksame Hilfe empfunden, man freute sich auch des seebeherrschenden Inselreiches, das Napoleon auf dem ganzen Erdenrund Schwierigkeiten bereitete, aber den Völkern des Kontinents stand doch der Landkrieg näher, der den Eroberer geschlagen hatte, er war für sie der Krieg par excellence. Was auf dem Meere geschah, sah man wohl mehr als eine selbstverständliche Tätigkeit des Handels- und Kolonialstaates an, der neben dem kriegführenden Europa stand, denn als Kriegsführen. Es ist ja auch das Charakteristische für den Seekrieg, daß, nachdem der Feind wehrlos gemacht ist, die Ausnutzung des Gewonnenen mehr zu einem Handelsgeschäft wird. Als Preußen zu dem unglücklichen

Kriege von 1806 auszog, war das Wehrlosmachen schon bei Trafalgar beendet und der Krieg um den Handel begann, der in der Kontinentalsperre endete. Lassen aber nicht die eigenen Worte unseres Autors, wenn man sie richtig versteht, d. h. sie in dem Sinne deutet, wie uns heute der Seekrieg erscheint, auch hierin das Wirken des Krieges selbst erkennen? Ist es nicht für einen Handels- und Industriestaat natürlich, wenn der Krieg als Mittel der Politik, als Mittel, „das ihren Charakter trägt und mit ihrem Maße mißt“, hinüberleitet auf das Gebiet des Handels, wenn solch Staat nicht nur das Schwert, sondern auch den Handel als Waffe benutzt, wo die anderen Mittel seiner Politik versagen? Die darauf gerichtete Tätigkeit gehört nach unserer Anschauung für einen Staat, der seinen Gegner nicht im Landkriege erschlagen kann, gänzlich mit zum Kriege und wer heute in Deutschland ein Buch „Vom Kriege“ schrieb, der könnte weder den Seekrieg beiseite lassen noch seine indirekten Mittel.

Die einzige Stelle, an der Clausewitz von England spricht, behandelt die Hilfe, die sein auf 50 000 Mann geschätztes Heer leisten könnte zur Niederwerfung von Frankreich. Er gibt in dem Kapitel vom Kriegsplan in großen Strichen das Bild eines Krieges gegen Frankreich und weist von den englischen Truppen 25 000 Mann der von den Niederlanden aus vorgehenden Nordarmee der Verbündeten zu, aus dem Rest will er ein Nebenunternehmen bilden, das vom Meere her Frankreich bedroht. Er rechnet darauf, daß dadurch ein wesentlich stärkerer Teil der französischen Streitmacht festgelegt würde, als England selbst zum Angriff vorschickt, und charakterisiert damit vollkommen zutreffend den Vorteil, den der über die beherrschte See her Angreifende hat, dem die ganze See als Basis dient. Aber wie er den Seekrieg als Ganzes nicht in den Kreis seiner Betrachtungen hineinnimmt, so berührt er auch hier nur eine Seite der Verbindung von Landkrieg und Seekrieg als das Teilthema, das ihm näher stand. Neuere Militärschriftsteller gehen darin weiter und schildern, wie der Landkrieg, wo ihm durch die Herrschaft der Flotte die Seewege gesichert sind, Hindernisse umgehen, wie die Flotte Operationswege der Armee verschließen kann, die unter dem Feuer ihrer Kanonen liegen. Beispiele dieser Art hätten auch die Napoleonischen Kriege in großer Zahl geboten, man hätte aus ihnen auch herleiten können, daß nicht nur für den Angriff, sondern auch für den Rückzug die beherrschte See Vorteile bietet. Dies ist ja auch ein weiterer Grund dafür, daß Englands Armee in diesen Kriegen zuweilen eine größere Rolle gespielt hat, als ihr ihrer Zahl nach eigentlich zukam. Das großartigste Beispiel hierfür ist wohl die Kriegführung Englands auf der Pyrenäischen Halbinsel in den Jahren 1808 bis 1813. Es hätte sich unschwer verwerten lassen, wo Clausewitz spricht von „Verteidigung eines Kriegstheaters, wenn keine Entscheidung gesucht wird“. Was England dort suchte, war nur, was es bisher allein auf der See erstrebt hatte: Vorteile für seinen Handel. Der Landkrieg sollte die portugiesische Lücke in der Kontinentalsperre offen halten, wie Spaniens Bundesgenossenschaft dessen Kolonien dem englischen Handel erschließen sollte. Seine Aufgabe konnte nicht die Entscheidung sein, d. h. eine Gelegenheit, um mit den dort eingesetzten Landstreitkräften den Verrückter Europas zum Frieden zu zwingen. Ich gehe aber wohl nicht fehl, wenn ich die dort geübte Mischung von Landkrieg und Seekrieg trotzdem als den Wendepunkt in Napoleons Geschick ansehe. Dies würde den Wert des Beispiels noch erhöht haben.

Man kann sich also auch nach dieser Seite hin sehr wohl eine Ergänzung des Clausewitz'schen Werkes denken, für den Seeoffizier ist aber von größerer Wichtigkeit eine Ergänzung seiner Theorie vom Kriege zu ihrer Anwendung auch für den Seekrieg. Ich habe versucht zu zeigen, wie dies möglich wäre, und habe naturgemäß dabei mehr an das Strategische gedacht. Die Clausewitz'sche Betrachtungsweise, die, vom Absoluten ausgehend, zum Besonderen vorschreitet, läßt sich aber auch auf das taktische Gebiet übertragen, und hierauf möchte ich als auf einen weiteren Nutzen, den ich aus der Lektüre dieses Werkes gezogen habe, zum Schluß noch kurz hinweisen. Vielleicht daß auch dieser Hinweis einem meiner Leser zu weiterer Anregung dient.

Das Absolute in der Taktik des Seekrieges ist die überall gleiche Fläche der See, die auf jedem ihrer Teile die gleiche Anwendung der Kampfmittel gestattet, die, weil sie den Begriff der Stellung nicht zuläßt, die Unterschiede zwischen Angriff und Verteidigung wegzuwischen und damit die Hauptquelle zu verschließen scheint, aus der die Vielseitigkeit taktischer Bestrebungen und taktischer Formen stammt. Nehmen wir dann weiter, wie Clausewitz in seinen allgemeinen Ableitungen es tut, von beiden Seiten die gleiche Absicht zum Kampf und die gleichen Mittel zu seiner Durchführung an, geben wir beiden Teilen die gleiche Fechtwaise, weil wir nicht wissen, was der Gegner im Kriege uns bringen wird, so werden wir bei der Vorbereitungsarbeit zum Kriege auf immer gleiche Kampfformen kommen. Sie werden vielen wohl als die absoluten, die richtigen erscheinen, sie geben uns aber nur eine Exerzierplatztaktik, die uns von der Wirklichkeit des Krieges immer weiter abführen würde. Das sogenannte Normalgefecht ist etwas, was im Kriege nie vorkommen wird, trotzdem brauchen wir es, weil wir nur auf diese Weise zu systematischer Schulung gelangen können, weil wir auch nicht von der Ausnahme ausgehen dürfen, wenn wir die Grundform finden wollen.

Zu ähnlichen Schlüssen gelangen wir, wenn wir von einer anderen Seite her an die taktische Schulung für den Krieg herantreten. Das Gefecht wird für mich am besten verlaufen, wenn es mir gelingt, ihm die Form zu geben, die für den Waffengebrauch — ich denke hierbei vorzüglich an die Artillerie — die günstigste ist. Schalte ich daher alle störenden Einflüsse aus, mache ich die Artilleriewaffe zur Herrscherin, indem ich sie die Form des Gefechts bestimmen lasse, so komme ich scheinbar zu den größten Erfolgen. Ich sage scheinbar, denn in Wirklichkeit wird die Sache selten so liegen, der Artillerie wird häufig die Aufgabe gestellt werden, sich gegebenen Gefechtslagen anzupassen, nicht Herrscherin zu sein, sondern Dienerin. Aber auch hier trifft zu, was ich oben sagte: Normalbilder sind unentbehrlich, hier, um den Gebrauch der Waffe zu lernen. Um vom Einfachen zum Schwierigeren vorschreiten zu können, müssen zunächst Formen gewählt werden, die dem Rechnung tragen. Und kommt im Kriege einmal eine Gelegenheit, wo wir durch Annäherung an den Normalfall die günstigste Waffenwirkung uns erzwingen können, so werden Übungen, die ihn uns vor Augen stellten, uns am besten darauf vorbereitet haben.

Ist aber solch Normalfall die Ausnahme im Kriege, wie sollen wir denn zu einer wirklichen Vorbereitung auf den Krieg kommen? Ich glaube, am besten wenn wir bei weiterem Vorschreiten der Ausbildung von Gefechtslagen ausgehen, wie sie das der Wirklichkeit vorweggenommene Abbild des Krieges, das strategische Manöver, uns zeigt. Kreuzergefechte, bei denen es der einen Seite oft gar nicht darauf ankommt, zu sechten,

sondern nur zu sehen und zu folgen, der anderen darauf, abzudrängen oder totzuschlagen, Gefechte, die oft sich anpassen müssen an navigatorische Verhältnisse, oder daran, daß die Stellung der Kreuzer zu ihren Parteien die im Gefecht zu steuernden Kurse festlegt, sind solche Übungen. Sie können für einzelne Schiffe und für Schiffsgruppen mit untergelegter Gefechtsidee auch angestellt werden außerhalb der Manöver. Hier wird sich dann Gelegenheit bieten, „nach Wahrscheinlichkeitsgesetzen auf das Handeln des anderen zu schließen, und danach das eigene einzurichten. So wird das wirklich Vorhandene die Daten abgeben für das Unbekannte, zu Erwartende, das gefunden werden soll“, die unvollkommene Einsicht in den Fall wird zu Wahrscheinlichkeitskalkülen führen, der Zufall, die Einwirkung der subjektiven Natur der Kämpfer wird eine Rolle spielen — kurz, alle die Elemente werden eingreifen, von denen Clausewitz bei seinen allgemeinen Erörterungen uns lehrt, daß sie bestimmend sind im Kriege und ihn hinüberleiten aus dem Absoluten zur Wirklichkeit. Und ähnlich so wird es sein bei den Gefechten der Schlachtschiffe bis hinauf zur Entscheidungsschlacht. Schlachten, in denen, selbst bei völliger Gleichheit der Kräfte, der Vernichtungsgedanke auf beiden Seiten allein herrscht, die losgelöst sind von jeder Beziehung zur Küste, werden im Kriege kaum vorkommen. Nimmt man aber eine Differenz der Kräfte und daraus entspringend verschiedene Tendenz zum Kampf hinein, denkt man an Fälle, wo der eine eine bestimmte Absicht durchführen, der andere ihn daran verhindern will, so treten auch hier Motive zum Handeln auf, die vom Normalgefecht weit abführen werden.

So entstehen denn zahllose Abweichungen vom Absoluten, zahllose Übungsaufgaben, deren jede uns einem anderen Fall aus der vielgestaltigen Wirklichkeit des Krieges näher bringt, aber alle erschöpfen sie nicht, alle sind nur Beispiele, die unsere Entschlußfähigkeit stärken, unser Urteil bilden, die unsere Phantasie mit Vorstellungen erfüllen sollen, Bausteine, aus denen wir freischaffend neu gestalten sollen, wenn uns der Krieg dereinst seine Aufgaben stellen wird.

Freiherr v. Malzahn.



Der Stand der Unterseebootsfrage in der französischen Marine.

Gelegentlich der Beratung des Marinehaushalts im Senat Anfang April hat der neue Marineminister Thomson bemerkenswerte Mitteilungen über den Stand des französischen Unterseebootswesens gemacht. Bekanntlich hat er der Anregung der Kammer Folge gegeben und läßt von den zehn Booten der „Guépe“-Klasse, für die sein Vorgänger noch Bauauftrag erteilt hatte, nur zwei bauen. Mit dem Bau dieser zehn Boote verfolgte man den Zweck, möglichst viel Boote für den unmittelbaren Küstenschutz für möglichst wenig Geld zu beschaffen, deswegen wurde von dem sonst wünschenswerten größeren Displacement Abstand genommen. Die Ansicht des Unterwasserbootkomitees geht dahin, daß man mit diesen kleinen Unterseebooten im Kriege vielleicht Schwierigkeiten haben werde. M. Thomson verwahrte sich dagegen, an der Maßregel seines Amtsvorgängers Kritik üben zu wollen, das läge ihm fern, denn es sei natürlich, daß man bei Schaffung einer neuen Waffe nicht sofort einen endgültigen Typ trifft, sondern erst nach langjährigen Versuchen dazu kommen kann.

Die Seemächte, die erst seit kurzem der Unterseebootsfrage näher getreten sind, haben die offenkundige Neigung, große Wasserverdrängung zu verlangen.

Die erste an Unterseeboote zu stellende Forderung ist die Wohnlichkeit und Seetüchtigkeit, und beide bieten die Boote von 50 t und darunter nicht in genügendem Maße, sie sind aus diesem Grunde auch ungeeignet, um erschöpfende Erfahrungen über die neue Waffe zu sammeln.

Bei der Budgetberatung im Jahre 1903 vertrat der damalige Minister Pelletan die Ansicht, daß kleine Unterseeboote gebaut werden müßten, die auf eigens dafür eingerichteten schnellen Schiffen eingesetzt an den Feind herangebracht, ausgesetzt und auf ihn losgelassen werden sollten. Den Einwürfen der Fachleute, daß das Aussetzen der immerhin schweren Boote auf See nur unter besonders günstigen Umständen möglich sein würde, wie die mißglückten Versuche des Torpedobootsträgers „Foudre“ mit kleinen Torpedobooten bewiesen hätten, setzte M. Pelletan ein diktatorisches: „es muß doch gehen“ entgegen. Seitdem hat man über diese Angelegenheit nichts mehr gehört, bis im diesjährigen Haushaltsvoranschlag plötzlich ein kleines Unterseeboot auftauchte, das M. Pelletan in aller Stille in Bau gegeben hatte und das schon so weit fortgeschritten ist, daß sein Nachfolger den Bauauftrag nicht mehr zurückziehen konnte. Das Boot sollte nur 15 t Wasser verdrängen, man hat aber diesen Ansatz überschreiten müssen, das Boot wird 21 t groß, und damit ist der Zweck des Baues verfehlt, da es sich nicht mehr ein- und aussetzen läßt.

Das einsetzbare Unterseeboot darf hiermit als aufgegeben gelten.

Inzwischen haben die Vergleichsversuche des Unterwasserbootes „Z“ und des Tauchbootes „Aigrette“ stattgefunden. Der Minister teilte den Bericht über die Ergebnisse dem Senate mit und schickte zum Verständnis einen kürzlich von ihm verfügten Erlaß voraus, der hier folgen möge:

Da noch keine Ministerialverfügung Bezeichnungen für die Verwendungsart der einzelnen Unterseebootstypen festgesetzt hat, so sind für die folgende Bestands-

nachweisung die Bezeichnungen: Angriffs-Unterseeboot, Küsten-Unterseeboot, Verteidigungs-Unterseeboot gewählt worden.

Zur Zeit sind allein die Unterseeboote, die den Feind an seinem Aufenthaltsort auffuchen und ihm das Sicherheitsgefühl in seinen eigenen Gewässern nehmen können, die einzigen, die uns im Kriege den Erfolg sichern können, indem sie dem Feinde plötzliche Schläge beibringen, die ihn zum Aufgeben des Kampfes führen werden: das sind die Angriffs-Unterseeboote.

Die Boote, die imstande sind, an unseren Küsten von einem Kriegshafen zum andern zu fahren oder zu kurzen Handstreichern in See zu gehen, können dem Feinde zwar gefährlich werden, aber keine vorwiegende Rolle spielen: das sind die Küsten-Unterseeboote.

Die Boote, die sich nicht von ihrem Stützpunkte entfernen können, würden noch vor einigen Jahren einem Feinde, der von ihrem Vorhandensein nichts ahnte, haben gefährlich werden können. Jetzt fällt ihnen die Aufgabe zu, den Feind an gewissen Angriffen zu hindern und ihn zur Verlegung seiner Blockadellinie weiter seewärts zu zwingen: das sind die Verteidigungs-Unterseeboote.

Die Unterseebootsflottille besteht danach aus:

	Dienstbereit:	Im Bau oder geplant:
Angriffs-Unterseeboote . . .	—	10 davon 7 noch ohne Motor,
Küsten- = . . .	6	6
Verteidigungs- = . . .	12	14
	<hr/>	<hr/>
	18	30 = 48,

das einsetzbare Boot ist dabei außer acht gelassen. —

Den Bericht des Vorsitzenden des Unterseeboots-Komitees, Kontreadmirals Philibert, den wir hierunter geben, über die aus den Vergleichsversuchen zwischen „Aigrette“ und „Z“ sich ergebenden Schlüsse, bezeichnet M. Thomson als vielleicht etwas pessimistisch, aber von vertiefter Überzeugung durchdrungen.

»Sicherlich wird man für die Angriffs-Unterseeboote immer größere Wasser- verdrängung ins Auge fassen müssen.

Nachdem schon Untersuchungen über den Bau eines 600 t-Bootes angestellt sind, sind urteilsfähige und praktische Köpfe zu dem Ergebnis gekommen, daß man von jetzt ab das Unterseeboot von größerer Wasser- verdrängung ins Auge fassen muß, um ein Unterseeboot zu erhalten, das alle für ein Angriffsboot erforderlichen Eigenschaften an Schnelligkeit, Verwendungsbereich, Ausdauer und Wohnlichkeit besitzt, über die ich mich in einem früheren Berichte ausgesprochen habe; man wird aber diese Wasser- verdrängung nur durch schrittweises Vorgehen erreichen können.

In der so neuen Unterseebootsfrage muß man, so lange die Praxis die Tatsache nicht klar bewiesen hat, in seinen Überlegungen immer äußerst vorsichtig sein, denn in jedem Augenblicke werden scheinbar fest begründete Theorien durch die Praxis Lügen gestraft. Ich ziehe in dieser Hinsicht die vor Jahresfrist aufgestellte Theorie an, wonach die großen Geschwindigkeiten im untergetauchten Zustande das Innehalten einer dauernden Tauchung unmöglich machen sollten. Die in Cherbourg und Toulon mit „Français“, „Algérien“ und „Gustave Zédé“ gemachten Versuche haben im Gegenteil bewiesen, daß die großen Geschwindigkeiten die Unter-

tauchmanöver und das Innehalten der Tauchung beschleunigen und erleichtern. Die Geschwindigkeitsverluste sind gleichfalls geringer als bei mittleren Geschwindigkeiten.

Meines Erachtens muß sich daher jede Theorie über die Unterseeboote auf Tatsachen stützen.

Die Vergleichsversuche, die zwischen dem Typ „Émeraude“ (422 t) und „Q 47“ und „Q 48“ (358 t) angestellt werden mußten und wahrscheinlich ehe diese möglich sind, Bassinversuche werden, wie ich glaube, durch überlegte vergleichende Untersuchungen, die nach einem methodischen Programm vorgenommen werden, ziemlich sichere Ergebnisse für einen Teil der den Bau der Unterseeboote, die Fahrt an der Oberfläche und untergetaucht betreffenden Fragen liefern.

Diese Untersuchungen werden unseren Ingenieuren ziemlich sichere Ergebnisse als Fingerzeige für ihre künftigen Konstruktionen liefern, indem sie die beste Schiffsförm, die Größe des Widerstandes, sei es der Unterbauten, sei es der Vermehrung des Betrages des Auftriebes als Funktion der Geschwindigkeit in untergetauchtem Zustande bestimmen lassen.

Im Hinblick auf die Entwicklung unserer Unterseeboots-Flottillen und den sofortigen dringenden Bau von Unterseebooten erscheint es mir auch weise, für das Verteidigungs-Unterseeboot „Aigrette“ (Tauchboot), für das Angriffs-Unterseeboot eine verbesserte „Aigrette“, in der Art von „Q 47“ und „Q 48“, als Typ zu wählen.

Für die nicht dringliche Konstruktion von Angriffs- und Verteidigungsbooten wird es sich empfehlen, einen Wettbewerb unter den Marine-Bauingenieuren in den Kriegshäfen auf Grund des vom Unterseeboots-Komitee in den Sitzungen vom 4. und 22. August aufgestellten Programmes auszuschreiben, das nur in Einzelheiten zu vervollständigen wäre.

Die Untersuchungen müssen überdem fortgesetzt werden durch Versuche im Versuchsbecken und sobald „Émeraude“, „Q 47“ und „Q 48“ fertig sind, durch Vergleichsversuche zwischen diesen beiden Typen, um die besten, beim Untergetauchtfahren den geringsten Widerstand bietenden Schiffsförm und den verhältnismäßigen Wert der Typen von 400 bis 500 t Wasserverdrängung festzustellen.« —

Der Bericht bestätigt also die schon anderweit bekannt gewordene Entscheidung des Komitees über die beiden Versuchsboote „Aigrette“ und „Z“ und zeigt andererseits, daß noch viel fehlt an der Erreichung eines vollkommenen Angriffs-Unterseebootes. Befremdlich ist, daß das Komitee das Tauchboot „Aigrette“ von 168 t nur als Verteidigungs-Unterseeboot bezeichnet; wenn hier, trotz der vorangestellten Klasseneinteilung, nicht ein Irrtum vorliegt, so möchte der Schluß erlaubt sein, daß alle älteren Boote nicht einmal den Anforderungen an diese Klasse genügen.

Schließlich sei noch erwähnt, daß der Ausbau der Stationen in Cherbourg und Toulon, den Admiral Fournier im vorigen Jahre gefordert hat, in Angriff genommen ist. Es werden Unterkunftsräume für die Besatzungen und Lagerräume für das Material geschaffen, und die Ausbildung genügenden Personals für die neu hinzutretenden Boote ist in die Hand genommen worden.

M.



Die Frage des Mannschaftserlasses der französischen Marine.

Daß die französische Flotte seit längerer Zeit an Personalmangel leidet, ist eine genugsam bekannte Tatsache. Es fehlt nicht nur an Offizieren, namentlich an Marineingenieuren, sondern auch an Mannschaften. Ein die Vermehrung des Marine-Ingenieurkorps betreffender Gesetzentwurf wird in den gesetzgebenden Körperschaften beraten, an Mannschaften fordert der Haushaltsvoranschlag für das Jahr 1905 2000 Köpfe mehr als im vorigen Jahre.

Der Berichterstatter des Marinebudgets in der Kammer, Abgeordneter Bos, befürwortete nicht nur die Annahme dieser Mehrforderung, die er selbst für kaum ausreichend hält, sondern gibt auch eine übersichtliche Darstellung der Bemannungsfrage, auf deren Zahlen wir uns im folgenden stützen.

Unter Zugrundelegung des augenblicklichen Schiffsbestandes und seiner Vermehrung bis zum Jahre 1908, wo der Eintritt der im Flottengesetz vom Jahre 1900 vorgesehenen Neubauten in die fertige Flotte erwartet wird, wird der Friedens-Mannschaftsbedarf für die Schiffe 24 708 Köpfe betragen gegenüber den für das Jahr 1905 geforderten 20 812, also eine Steigerung um 3896 Köpfe bedingen.

Dieser Mehrbedarf bezieht sich aber nur auf die Schiffe, die Flottille ist zunächst noch außer Ansatz geblieben. Der Bemannungsbedarf verteilt sich, wie folgt:

	Linienfahrer		Küstenpanzer		Panzerkreuzer		Kreuzer 1. Kl.		Kreuzer 2. Kl.		Kreuzer 3. Kl.	
	Zahl	Be-mannung	Zahl	Be-mannung	Zahl	Be-mannung	Zahl	Be-mannung	Zahl	Be-mannung	Zahl	Be-mannung
In Dienst	7	4312	—	—	9	5117	2	1030	6	2141	5	1126
In Dienst mit ver-minderter Be-satzung	5	2205	—	—	3	1286	—	—	1	235	2	271
In Dienst zur Ver-fügung	6	1468	—	—	3	530	4	437	1	150	1	93
In Reserve . . .	8	1201	9	910	8	1309	—	—	7	761	3	126
Außer Dienst . .	7	—	6	—	—	—	—	—	1	—	—	—
	33	9186	15	910	23	8242	6	1467	16	3287	11	1616

104 Schiffe mit 24 708 Köpfen Bemannung.

Es sind, wie man sieht, für die Indiensthaltungen verhältnismäßig niedrige Sätze angenommen. Die gegebenen Zahlen beruhen auf Angaben des Marine-ministeriums; es ist also beabsichtigt, nur etwas über ein Drittel der Linienfahrer und die Hälfte der Panzerkreuzer voll oder mit verminderter Besatzung in Dienst zu halten, ein Fünftel und ein Achtel zur Verfügung, ein Viertel und ein Drittel in Reserve, von den Linienfahrern sogar über ein Fünftel außer Dienst. Es werden 1908 nur vier Linienfahrern mehr in Dienst sein als 1904.

Der Mannschaftsbedarf der Flottille läßt sich schwerer genau feststellen, da das Flottengesetz wohl 52 Torpedobootsjäger fordert, aber die Zahl der zu bauenden Torpedo- und Unterwasserboote offen läßt. Unter der Voraussetzung, daß bis 1909 153 Boote neu in Dienst treten und veraltete ersetzt werden, muß man für das Jahr 1908 auf rund 2500 Mann mehr rechnen als jetzt (1905 9430 Köpfe), so daß im ganzen dann ein Mannschaftsstand von 36 500 Köpfen gebraucht werden wird. Wie werden diese aufzubringen sein, da gleichzeitig die 2jährige Dienstzeit erschwerend hinzutritt?

Zur Zeit werden jährlich etwa 9000 Mann als Ersatz für Abgänge gebraucht, die aus der Seeinschreibung, freiwilligem Eintritt und Kapitulation stammen. Die Seeinschreibung liefert jährlich 3000 bis 3500 Mann für die etwa 4jährige aktive Dienstzeit, 1000 bis 1200 Mann zu nur 1jähriger Dienstzeit, der Rest muß durch freiwilligen Eintritt mit 3- oder 5jähriger Dienstverpflichtung und durch Kapitulation auf gleiche Dauer gedeckt werden.

Als Dreijährig-Freiwillige sind im allgemeinen grundsätzlich nur folgende Leute eingestellt worden, die keiner Sonderausbildung bedurften, sondern diese aus ihrem bürgerlichen Berufe mitbrachten: Musiker, Schneider und Schuster, und nur 150 bis 200 jährlich.

Als Fünfjährig-Freiwillige sind jährlich 3650 Mann eingestellt worden, während man auf 4000 bis 4500 rechnete, ein Ausfall, der um so schwerwiegender ist, als diese Leute meist für die Sonderausbildung bestimmt sind.

Außerdem werden noch 350 bis 500 Mann mit Verpflichtung für lange Dienstzeit eingestellt, sie gehen im 16. Jahre die Verpflichtung ein, erst mit ihrer Altersklasse zur Entlassung zu kommen. Diese Art der Einstellung ist nur für die Schiffsjungen, die Maschinenjungen der Schule in Orient und die Maschinenanwärter der Maschinenisten-schulen in Brest und Toulon zugänglich.

Die Seeinschreibung wird einerseits nicht mehr liefern können als bisher, und anderseits wird man angesichts der 2jährigen Dienstzeit dem Mangel an Zahl nicht durch Verlängerung der aktiven Dienstzeit abhelfen können, ein Mittel, zu dem das Gesetz über die Seeinschreibung, das eine aktive Dienstzeit von 5 Jahren vorsieht, berechtigen würde. Wie dies Gesetz bisher zur Behebung von Mannschaftsmangel benutzt ist, zeigt die folgende Zusammenstellung der Entlassungstermine der Seedienstpflichtigen.

Im Durchschnitt betrug die aktive Dienstzeit der Seedienstpflichtigen:

1870/71	54 Monate,	1885	50 Monate,
1872	26 Monate,	1886 bis 1896	40 bis 45 Monate,
1873 bis 1884	35 bis 48 Monate,	1897	38 Monate.

Sie wurden entlassen:

	Nach einer Dienstzeit von		Nach einer Dienstzeit von
25. Januar 1898 . . .	38 Monaten,	16. Januar 1899 . . .	60 Monaten,
8. März 1898	42 "	1. Oktober 1899 . . .	52 "
28. Oktober 1898 . . .	60 "	5. Dezember 1899 . . .	48 "
12. Dezember 1898 . . .	42 "	5. Juli 1900	60 "

Nach einer Dienstzeit von		Nach einer Dienstzeit von	
1. November 1900 . .	54 Monaten,	1. November 1903 . .	44 Monaten,
15. Februar 1901 . .	56 =	1. Januar 1904 . .	42 =
1. Oktober 1901 . .	52 =	13. Februar 1904 . .	44 =
1. Januar 1902 . .	47 =	4. April 1904 . . .	46 =
1. Mai 1903 . . .	45 =		

Das ergibt eine durchschnittliche Dienstzeit von 45 Monaten. Der schon seit längerer Zeit den gesetzgebenden Körperschaften vorliegende Gesetzesentwurf über die See-einschreibung (vgl. „Marine-Rundschau“, 1901, S. 1299 ff.) setzt die aktive Dienstzeit auf 36 Monate herab. Es kann kaum einem Zweifel unterliegen, daß dieser Entwurf nach Annahme des Gesetzesentwurfes über die 2jährige Dienstzeit im Heere ebenfalls angenommen werden wird.

Die Folge wird nach Ansicht des Herrn Vos vermutlich die sein, daß die bisherigen Dreijährig-Freiwilligen (150 bis 200) ganz, von den Fünfjährig-Freiwilligen 500 bis 600, von den Freiwilligen auf lange Dienstzeit 50, von den Seedienspflichtigen etwa 700, im ganzen 1400 bis 1600 Mann jährlich ausfallen werden.

Die Verkürzung der Dienstzeit hat aber noch andere Übelstände im Gefolge. Die Einstellung, Einkleidung, allgemeine militärische Ausbildung und Vorbildung für die Sonderausbildung und diese selbst nehmen ungefähr das ganze erste Dienstjahr in Anspruch. Die Dauer der Einschiffung auf seegehenden Schiffen beträgt 2 Jahre, für die Mannschaften der Auslandsschiffe würde sie in Anbetracht der Aus- und Rückreise daher auf etwa 1½ Jahre herabgesetzt werden müssen. Da nun bisher Einstellungs- wie Entlassungstermin für jeden einzelnen Mann individuell ist, d. h. die Einstellung des Seedienspflichtigen mit dem Tage des Eintritts des dienstpflichtigen Alters und seine Entlassung mit dem Ablauftage der nach Bedarf festgesetzten Dauer der aktiven Dienstzeit, bei den Freiwilligen die Entlassung nach Ablauf der 3 oder 5 Jahre nach dem jederzeit zulässigen Eintritt erfolgen muß, so entsteht dadurch ein fortwährender Wechsel in den Schiffsbesatzungen. Ferner wechseln bestimmungsmäßig Kommandos auf seegehenden Schiffen mit solchen auf Schiffen in Reserve ab, für die letzteren würde keine Zeit bleiben oder doch nur die kurze Zwischenzeit zwischen Beendigung der Sonderausbildung und Einschiffung auf einem seegehenden Schiffe. Als Folge würde ein taubenschlagartiges Wechseln der Besatzungen der Schiffe in Reserve eintreten, das ihrer Bestimmung vollständig zuwiderlaufen würde.

Der schon erwähnte neue Gesetzesentwurf über die Seedienspflicht sieht zwar anstatt der täglichen nur zwei Einstellungs- und Entlassungstermine im Jahre vor, aber auch das würde eine regelmäßige Handhabung des Dienstes und Verlängerung der Einschiffung auf seegehenden Schiffen nicht ermöglichen. In richtiger Erkenntnis des hohen Wertes langgedienter Leute mit Sonderausbildung, wie Geschützführer, Richtkanoniere, Torpedomattrosen für die Gefechtsleistung des einzelnen Schiffes, Rudergänger, Signalgassen für die Verbände, sinnt man darüber nach, wie man, ohne Kosten zu sparen, den freiwilligen 3jährigen Dienst lockender machen kann. Am aussichtsvollsten erscheint dafür die Kapitulation, denn von 8494 in den Jahren 1900 bis 1903 ausgedienten Mannschaften haben 2592 kapituliert. Zur weiteren Kapitulation nach Ablauf der ersten

drängen sich besonders die Seedienstpflichtigen. In den 4 Jahren meldeten sich dazu 15 258 und 15 051 wurden angenommen, also jährlich 3814 und 3762. Dies sind aber natürlich vorzugsweise Maate und Deckoffiziere, Officiers mariniers und Obermatrosen, die in den cadres de maistrance, diesen ausgezeichneten Stamm gut gedienter Unteroffiziere, überzutreten hoffen, weil er den Vorteil gewährt, daß nach den jeweiligen aktiven Dienstleistungen Urlaubsjahre folgen, die bezüglich der Pensionsansprüche der aktiven Dienstleistung gleich rechnen.

Vizeadmiral Bienaimé*) nimmt dagegen einen Plan wieder auf, den Herr de Lanessan nur zum Teil hat verwirklichen können, die Anlage von Pflanzstätten für den cadres de maistrance in den Seehäfen, d. h. die Gründung von Schulen, auf denen junge Leute, die dem Seedienst in der Marine sich widmen wollen, vorgebildet werden und sich dafür zu längerer Dienstzeit verpflichten. Die einzige derartige Schule, die Maschinistenschule in Orient, habe den erfreulichen Beweis ihrer Berechtigung erbracht, da der Andrang zu ihr die Zahl der Schülerstellen bei weitem übertrifft. Durch derartige Schulen werde sich der Mehrbedarf an Freiwilligen, den der Admiral auf etwa jährlich 4000 beziffert, leicht decken lassen. Dabei geht Admiral Bienaimé davon aus, daß die 2jährige Dienstzeit auch auf die bisherigen Seedienstpflichtigen übertragen wird und daß nach Fortfall der Seeinschreibung jährlich 5000 Seeleute und Seefischer eingestellt und den Bedarf an Deckmatrosen (solchen ohne Sonderausbildung) decken werden. Der vollständigen Aufhebung der Seeinschreibung stimmt der Admiral zu, weil diese Einrichtung heutzutage der Handelsflotte schwere Fesseln auferlege und sie im Wettbewerb mit anderen Völkern benachteilige: „Die Seeinschreibung stellt nur besondere, auf eine Klasse von Wesen beschränkte Interessen dar, die Rauffahrt ist ein wesentliches Element des Nationalwohlstandes und muß mit allen Mitteln zur Blüte gebracht werden.“

Dieser radikale, noch dazu von einem anerkannt tüchtigen Seeoffizier ausgehende Vorschlag dürfte, da Admiral Bienaimé jetzt auch einen Platz in der Kammer innehat, bald an entscheidender Stelle Beachtung heischen.

*) Amiral Bienaimé et P. Calliard: „Péril national.“ — Paris. Librairie universelle.

M.



Eine Frage des Seestraßenrechts.

Von Dr. jur. Kurt Perels, Privatdozent an der Universität zu Kiel.

Den nachstehenden Ausführungen liegt folgender Tatbestand zugrunde:

Ein Fahrzeug auf See ist unter Segel und hat Dampf auf; die Maschine ist klar zum Angehen, stoppt aber.

Es fragt sich: unterliegt es den für in Fahrt befindliche Segelfahrzeuge oder den für in Fahrt befindliche Dampffahrzeuge geltenden Vorschriften der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897.*)

Die erhebliche praktische Bedeutung der Frage**) liegt auf der Hand, wie es denn gerade in der seemännischen Praxis aufgetauchte Zweifel gewesen sind, welche den unmittelbaren Anstoß zu der vorliegenden Untersuchung gegeben haben. —

Für die Entscheidung der Frage, ob das bezeichnete Fahrzeug***) im Sinne der V. B. Z. als Dampffahrzeug oder als Segelfahrzeug anzusehen ist, kommen als grundlegend die Bestimmungen der Einleitung der V. B. Z. Abs. 2 bis 4 in Betracht. Sie lauten:

Ein Dampffahrzeug, welches unter Segel und nicht unter Dampf ist, gilt als Segelfahrzeug, ein Fahrzeug, welches unter Dampf ist, mag es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampffahrzeug.

Unter den Dampffahrzeugen sind alle durch Maschinenkraft bewegten Fahrzeuge einbegriffen.

Ein Fahrzeug ist in Fahrt, wenn es weder vor Anker liegt, noch am Lande befestigt ist, noch am Grunde festliegt.

Es fragt sich nun, ob das Fahrzeug „unter Segel und nicht unter Dampf“ ist, oder ob es zugleich unter Segel und unter Dampf ist. Ersteren Falls würde es bezüglich der Anwendung der V. B. Z. als Segelfahrzeug, letzteren Falls als Dampffahrzeug gelten. Auf den vorliegenden Fall abgestellt lautet die Frage: Ist die Anwendung der Dampfkraft in concreto Voraussetzung des Unter-Dampf-Seins?

Die Lösung ergibt Abs. 4 der Einleitung; denn er sagt, daß ein Schiff in Fahrt,

*) Im folgenden „V. B. Z.“ abgekürzt. Die ältere Literatur in: Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche. Sammlung der Gesetze und Verordnungen, herausgegeben unter Leitung von F. Perels. Berlin 1901. S. 167 ff. — Auf die Behandlung der einschlägigen Fragen in diesem — vom Verfasser der gegenwärtigen Untersuchung mitbearbeiteten — Werke sei hier allgemein verwiesen.

**) Sie besteht namentlich für Schulschiffe, aber auch für andere Berufsfahrzeuge, welche neben ihrer Takelung mit Hilfsmaschine versehen sind, und für Auxiliaryachten.

*** Hier und im folgenden ist natürlich immer nur von einem Fahrzeug die Rede, welches die im Tatbestand angegebenen Kriterien aufweist. Es ist ferner vorausgesetzt, daß es nicht unter 113 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt hat, daß es weder ein anderes Fahrzeug schleppt, noch von einem solchen geschleppt wird, noch als Lotsenfahrzeug Lotsendienst auf seiner Station tut, noch als Fischerschiff mit Fischerei irgend einer Art beschäftigt ist, sowie daß es nicht infolge eines Unfalls manövrierunfähig ist.

d. h. unter Dampf oder unter Segel in Fahrt ist, wenn es nicht mit dem Erdboden unmittelbar oder mittelbar*) fest verbunden ist.

Daraus erhellt, daß nicht die wirkliche Verwendung der Dampf- oder Segelkraft für den Tatbestand „unter Dampf“ einerseits, „unter Segel“ andererseits maßgebend ist, sondern allein die Möglichkeit der Verwendung präsenster Dampf- oder Segelkraft, gleichgültig, ob von dieser Möglichkeit in der einen oder (und) in der anderen oder in keiner Richtung Gebrauch gemacht wird. Daraus aber folgt unmittelbar, daß das Fahrzeug im Sinne der V. B. Z. „unter Dampf“, mithin (weil es nicht „nur“, sondern „zugleich“ unter Segel ist) Dampffahrzeug ist. Negativ ausgedrückt**): „For a vessel fitted with mechanical propelling power to be considered and treated as a sailing vessel, she must be able to show that she was under sail and could not use her machinery, either from disablement or from want of steam or other mechanical propelling power.“

Ihre Bestätigung findet die Auffassung, nach welcher es für den Begriff Unter-Dampf-Sein in jedem Falle unerheblich ist, ob die Maschine geht oder stoppt, im Art. 15 der V. B. Z., welcher ausdrücklich unterscheidet zwischen solchen in Fahrt befindlichen Dampffahrzeugen, welche Fahrt durch das Wasser machen, und solchen, welche ihre Maschine gestoppt haben und keine Fahrt durch das Wasser machen.

Nach alledem ist deutlich, daß allein die Fähigkeit, unter Verwendung der Dampfkraft „erforderlichen Falls in jedem Augenblick manövrieren zu können“,***) den Tatbestand des Unter-Dampf-Seins begründet.†)

Daß das Fahrzeug im Sinne der V. B. Z. Dampffahrzeug ist, ergibt sich aber, von allen besonderen Gründen abgesehen, auch aus der Zweckbestimmung des Gesetzes selbst. Denn die Kollisionsverordnung bezweckt, wie schon ihr Name sagt, die Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See. Sie geht davon aus,

*) V. B. durch Festmachen an einer Boje oder an Duc d'Alben.

**) Hubert Stuart Moore: The Rules of the road at sea comprising the regulations for preventing collisions at sea, 1897³, London 1900, S. 3.

***) Ausdruck F. Verels', Verhalten der Seeschiffe bei unsichtigem Wetter nach dem internationalen Seestraßenrecht. Berlin 1898, S. 30 = „Marine-Rundschau“, 8. Jahrg. (1897), S. 1081. — Siehe auch Moore a. a. D., S. 36.

In demselben Sinne die bei Moore a. a. D., S. 3, und bei N. G. Maräden: A treatise on the law of collisions at sea⁴, London 1897, S. 388, angeführte Entscheidung: The Jennie S. Barker (1875) [auf Grund der damals geltenden Regulations for preventing collisions at sea vom 29. Juli 1862, enthalten in der Merchant Shipping Act, Amendment Act, 1862].

†) Gegen die Qualifizierung des Fahrzeuges als eines Dampffahrzeuges spricht auch nicht Abs. 3 der Einleitung der V. B. Z., denn er hat, wie der Zusammenhang ergibt, nur den Zweck, den durch Abs. 2 bereits navigatorisch abgegrenzten Kreis der Dampffahrzeuge noch maschinentechnisch zu bestimmen, genauer gesprochen: den Dampffahrzeugen andere Motormassenerfahrzeuge rechtlich gleichzustellen. (Vgl. aus der Rechtsprechung Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 22. März 1899, „Hanseatische Gerichtszeitung“, Hauptblatt, S. 182, — Spruch des Seeamts zu Flensburg vom 26. November 1902, Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeamter, Bd. 14, S. 749 ff., insbesondere S. 752.) Er besagt nur, daß das Vorhandensein von Maschinenkraft zum Zweck der Erzeugung der Fortbewegung dem Schiffe den rechtlichen Charakter eines Dampffahrzeuges verleiht; er fordert nur Beweglichkeit, nicht aber wirkliche Bewegung durch Maschinenkraft.

daß jedes Schiff jederzeit jedes ihm zur Verfügung stehende Mittel anzuwenden hat, welches zur Erreichung dieses Zweckes geeignet und geboten ist. Daraus folgt von selbst, daß (da ein Dampffahrzeug befähigter zur Vermeidung von Zusammenstößen ist als ein Segelfahrzeug) ein in Fahrt befindliches Schiff, welches tatsächlich Dampf auf hat und dessen Maschine zwar stoppt, aber klar zum Angehen ist, auch als Dampfschiff zu handeln hat. Als Dampffahrzeug zu handeln aber vermag es nur, wenn und weil es Dampffahrzeug im Sinne der W. B. Z. ist. Dann aber ist es nicht Segelfahrzeug. Unter den gleichen durch den Zustand des Schiffes selbst begründeten Voraussetzungen kann ein Schiff **entweder** nur Segelfahrzeug **oder** nur Dampffahrzeug sein; für die proteische Maßnahme, bald als Fahrzeug der einen, bald als Fahrzeug der anderen Gattung aufzutreten, bietet das Gesetz keinen Spielraum,*) auch nicht in den Artikeln 27 und 29. —

Wenn etwa zum Zwecke der Ausbildung der Besatzung tatsächlich im Augenblick nur die Segel zur Fortbewegung des Schiffes dienen sollen und die Verwendung der Dampfkraft für besondere Fälle, namentlich für dringende Kollisionsgefahr, vorbehalten wird, so ist das — so erwünscht oder selbst notwendig ein derartiger Befehl namentlich für die Zwecke eines Schulschiffes erscheinen mag — ein Internum, welches an der rechtlichen Natur des Schiffes als eines Dampffahrzeuges nichts ändert.**)

Aus alledem ergibt sich eine Reihe wichtiger Konsequenzen, aus welcher die folgenden hervorgehoben seien:

1. Es gelten hinsichtlich der Lichterführung die für Dampffahrzeuge bestehenden Vorschriften; daher muß insbesondere von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang die Dampferlaterne gefahren werden.

2. Das Fahrzeug darf, da es nicht „nur unter Segel“ ist, bei Tage einen schwarzen Ball bzw. runden Signalkörper von 65 cm Durchmesser nicht führen (Art. 14).

3. Es hat die Schallsignale der „Fahrzeuge unter Dampf“ zu geben.

4. Es hat in allen Fällen als Dampffahrzeug auszuweichen,***) mithin insbesondere jedem Segelfahrzeug aus dem Wege zu gehen.

*) Ein solches Wahlrecht einräumen, hieße im übrigen einen „Freibrief für Mißbräuche der bedenklichsten Art“ ausstellen. Vgl. F. Stoerl im „Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts“, herausgegeben von F. v. Stengel, 3. Ergänzungsband, Freiburg i. B. 1897, S. 238.

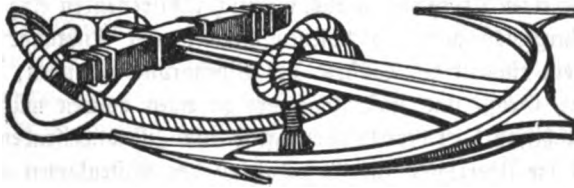
**) Zu demselben Ergebnis kommt, wenn auch ohne Begründung, Wislicenus, Das neue Straßenrecht auf See, „Marine-Rundschau“ a. a. O., S. 620; er bemerkt: Aus Abs. 2 der Einleitung der W. B. Z. „geht klar hervor, daß es in befahrenen Gewässern bei frischem Winde stets eine recht gefährliche Sache ist, wenn ältere Kriegsschiffe mit großer Takelung unter Segel und Dampf zugleich fahren; solange die Maschine Dampf hat, gelten sie stets als Dampfer, trotzdem sie z. B. Schnelldampfern gegenüber in recht übler Lage sein können.“ — Siehe ferner R. Prien, Der Zusammenstoß von Schiffen, Berlin 1896, S. 224: „Dem »durch Dampfkraft getrieben werden« steht im Sinne des Gesetzes gleich das »jederzeit oder momentan in der Lage sein, durch Dampfkraft getrieben zu werden.«“ — E. Dick und D. Kretschmer, Handbuch der Seemannschaft, Bd. 2, Berlin 1899, S. 565: „Ein Dampffahrzeug ist nur unter Segel, wenn es sich der Segel zur Fortbewegung bedient und die Maschine außer Betrieb gesetzt, also nicht nur momentan gestoppt ist.“

***) Ein Ausweichen als Segelschiff unter Benutzung der Maschine zur Vermehrung der Fahrt würde in doppelter Richtung gesetzwidrig sein, weil es zugleich eine Täuschung des anderen

5. Der Schiffsführer, welcher, sich als Führer eines Segelschiffs betrachtend, von den vorstehend aufgeführten abweichende Maßregeln träge, würde wegen Verletzung der betreffenden Vorschriften der V. V. Z. jedenfalls strafrechtlich,*) unter Umständen aber auch zivilrechtlich verantwortlich sein.

Schiffs über die eigene Fahrt bedeuten und dementsprechend ein die Kollisionsgefahr eher erhöhendes als verminderes Verhalten dieses Schiffes zur Folge haben würde.

*) In dieser Beziehung kommt zunächst § 145 des Reichsstrafgesetzbuchs in Betracht, welcher die Übertretung der Vorschriften der V. V. Z. mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark bedroht. Die Außerachtlassung der in Rede stehenden Bestimmungen rückt aber auch die Möglichkeit der Anwendung namentlich des § 323 in Verbindung mit § 326 a. a. O. nahe; hiernach wird, wer fahrlässig die Strandung oder das Sinken des eigenen oder eines anderen Schiffes bewirkt und dadurch Gefahr für das Leben eines anderen herbeiführt, mit Gefängnis bis zu einem Jahre, und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft. Als Schiff im Sinne dieser Bestimmung ist, wie das Reichsgericht am 17. April 1883 zutreffend entschieden hat, auch ein Boot anzusehen (Entscheidungen in Strafsachen, Bd. 8, S. 218 ff.).



Der Übergang zum Rechtweisenden.

(Mit 3 Figuren.)

Seit Januar 1905 werden in allen Veröffentlichungen des Reichs-Marine-Amtes Kurse und Peilungen rechtweisend in Graden von 0° bis 360° und dahinter eingeklammert mißweisend in Strichen gegeben. Nach früherem Gebrauch wurden dagegen alle Angaben mißweisend nach Graden und Strichen gemacht.

Die großen Vorteile, die durch rechtweisende Angaben erzielt werden, sind bereits eingehend in den Fachzeitschriften erörtert worden, so daß des Näheren nicht darauf eingegangen zu werden braucht. Es sei nur darauf hingewiesen, daß man bei rechtweisenden Angaben unabhängig vom Alter der Seekarte und den Fehlern der schwer herzustellenen Mißweisungskarte ist, und daß die dauernden Veränderungen der Mißweisung ständige Änderungen der mißweisenden Angaben in den Seekarten, Segelhandbüchern usw. erfordern.

Unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse gibt auch bereits seit Jahren das Hydrographische Amt in Washington alle Peilungen und Kurse zunächst rechtweisend in Graden (von Nord—Süd) und dahinter in Klammern mißweisend in Strichen, während z. B. Frankreich, Italien, Spanien, Portugal, Rußland, Österreich-Ungarn, Dänemark, Chile und die Türkei ausschließlich rechtweisende Angaben machen. Es ist kaum zu bezweifeln und dringend wünschenswert, daß das in Deutschland jetzt eingeführte Verfahren ebenso wie in Amerika nur einen Übergang zu ausschließlich rechtweisenden Angaben bilden wird. Damit würde naturgemäß auch das Absetzen mißweisender Richtungen in den Karten fallen, es würde ein einheitliches System zur Einführung gelangen, das sich Kriegs- und Handelsmarine, Groß- und Küstenschiffahrt zu eigen machen müßten.

Die Großschiffahrt ist bereits vorwiegend zum „Rechtweisenden“ übergegangen. Der Umstand, daß die Übersegler im Gegensatz zu den Küstenkarten nur rechtweisende Kompaßrosen enthalten, daß in Gebieten, wo die Isogonen dicht zusammenliegen und durch die Kurslinie quer geschnitten werden, durch Einführung der Mißweisung zum Teil große Ungenauigkeiten entstehen, hat dies bedingt. Endlich ist es auf großer Fahrt, wo Mißweisung und Deviation dauernd ändern, viel einfacher, aus Azimutbestimmungen direkt die Gesamtverbesserung (Mißweisung einschließlich Deviation) abzuleiten und diese auf den Kurs bzw. die Peilungen in Anrechnung zu bringen. Die Deviation wird hierbei miterrechnet, um für alle Fälle vorbereitet zu sein.

Nur die Küstenschiffahrt klebt noch am Alten. Ein so dringendes Bedürfnis wie bei der Großschiffahrt, zum Rechtweisenden überzugehen, liegt bei ihr nicht vor. Der Vorteil des Mißweisenden gegenüber dem Rechtweisenden ist jedoch auch hier fortgefallen. Früher auf den Holzschiffen ohne Deviation, wo Kompaßkurs und mißweisender Kurs, Kompaßpeilung und mißweisende Peilung identisch waren, wo also Umrechnungen zwischen Kompaß und Karte wegfielen, wurde mit Recht nur mißweisend gearbeitet. Jetzt bedarf es jedoch auch bereits einer Umrechnung für die Deviation, die nicht weniger Zeit in Anspruch nimmt, als wenn der zu steuernde Kurs rechtweisend der Karte entnommen und für Mißweisung und Deviation gleichzeitig verbessert wird. Ebenso verhält es sich mit den Peilungen.

Für die Kaiserliche Marine, die doch Großschiffahrt und Küstenschiffahrt betreibt, kann es eigentlich auf die Frage „rechtweisend oder mißweisend“ nur eine Antwort geben, nämlich „rechtweisend“ — schon, damit Einheitlichkeit vorhanden ist, damit beim Übergang von der Küstentarte auf den „Übersegler“ nicht auch das Mißweisende mit dem Rechtweisenden zu vertauschen ist, wodurch nur zu leicht Fehler entstehen. Ebenso wie mit dem amtlichen Material (die Küstentarten enthalten schon lange neben den mißweisenden auch rechtweisende Rosen) der Übergang zum Rechtweisenden sich zu vollziehen scheint, so sollte auch der Navigationsoffizier zum Rechtweisenden übergehen. Mit einem Male läßt sich der Umschwung nicht vollziehen, auch hierbei wird es gehen wie beim Übergang von der Stundenwinkel- zur Höhenmethode. Doch das Richtige, Einfachere und Bequemere wird und muß sich Bahn brechen. Es wird in absehbarer Zeit zu erreichen sein, daß das Mißweisende nicht nur aus den Handbüchern, sondern auch aus den Seekarten verschwinden kann.

Die vierteilige Rose, die nur zu leicht zu Versehen führt, ist bereits gefallen, nachdem die Angaben in den Segelhandbüchern usw. nicht mehr mißweisend in Graden gemacht werden. Für das laufende Jahrzehnt wird nur noch eine rechtweisende Rose in Graden, dazu noch eine mißweisende in Strichen nötig sein, dann könnte man sich allein auf rechtweisende Rosen beschränken und last not least zur Erzielung größerer Übersichtlichkeit könnten die Kompaßrosen wie bei den Italienern und Franzosen ganz aus der Karte verschwinden. Geben doch die zahlreich eingetragenen Meridiane überall die Nullrichtung an und bedarf es nur eines Transporteurs oder eines mit diesem kombinierten Parallellineals oder Dreiecks, um sich damit jede beliebige Richtung durch Vergleich mit der Nullrichtung, also dem nächsten Meridian, ableiten zu können. Auf einige der wichtigeren dieser Abzeuginstrumente sei im folgenden eingegangen. Die kostspieligeren und für Bordzwecke zu komplizierten Auftrageapparate sind außer acht gelassen worden.

Es lassen sich unterscheiden:

1. Der bekannte Transporteur (Halb- oder Vollkreis aus Metall, Horn, Zelluloïd usw.) in Verbindung mit einem der drei bekannten Parallelverschiebungsinstrumente (Parallellineal, Rolllineal, Dreieckspaar).

2. Eine 3 bis 4 mm dicke Metallscheibe mit Randteilung, die auf einen Kartenmeridian gelegt werden und dort vermöge ihres Eigengewichts liegen bleiben soll. Mit einem Rolllineal, das mittels hoher Rollen darüber gleiten kann und auf die gewünschte Richtung eingestellt wird, setzt man in bekannter Weise ab. Die Metallrose kann natürlich ebenso wie der Halb- oder Vollkreis für jede Mißweisung bzw. Gesamtverbesserung eingestellt werden, so daß Kompaßrichtungen, auf diese Einstellung bezogen, unmittelbar als rechtweisende in der Karte erscheinen.

3. Captain Fields Parallel Ruler, das bekannte Parallellineal mit einer an den vier Außenkanten entlang laufenden Teilung.

4. Das Rolllineal nach demselben Muster mit einer Randteilung.

Stets das sicherste Mittel zum Ablesen von Richtungen bei bewegtem Schiff ist das Dreieck. Der Gedanke, Dreiecke mit einer Kreisteilung zu kombinieren, ist erst neueren Datums. Man hat sich mit diesem Gedanken noch nicht mehr beschäftigt, weil

an Bord merkwürdigerweise das Parallellineal viel beliebter ist, als die für Parallelverschiebungen weit geeigneteren Dreiecke.

Den ersten Versuch in dieser Richtung bildet:

5. Das Transporteur-Dreieck nach Dr. Fulst, von Plath (Hamburg) (siehe Figur 1) aus durchsichtigem Zelluloid. Dieses ist auf der unteren Fläche mit eingraviertem Grad- und Strichteilung versehen, die von oben sichtbar ist.

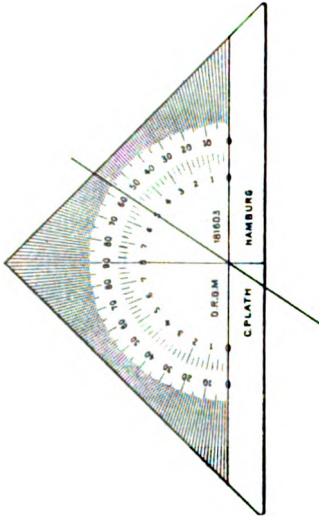


Fig. 1.

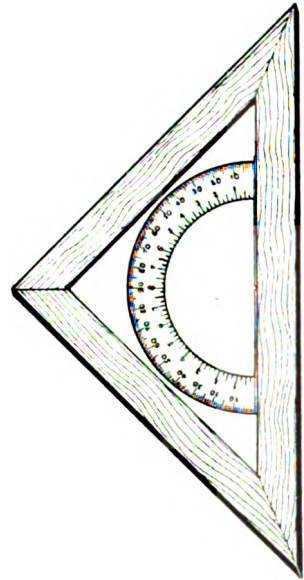


Fig. 2.

Das Dreieck weist jedoch noch erhebliche Mängel auf. Auf Seekarten mit viel Signatur heben sich die ausgezogenen Teilstriche schlecht von dieser ab, sie verschwimmen, so daß das Auge leicht beim Einstellen überanstrengt wird und Irrtümer vorkommen. Dadurch ferner, daß Fulst den Mittelpunkt seiner Kreisteilung in das Dreieck hinein verlegt, schafft er eine neue Fehlerquelle, indem man geneigt ist, verkehrtlich den Schnittpunkt des 90° -Radius mit der äußeren Dreieckshypothenuse, als Teilungsmittelpunkt anzusehen. Besonders bei Winkeln in der Nähe von 90° kann ein solcher Irrtum sehr leicht eintreten. Fulst will sich allerdings durch teilweises Ausziehen der Radien davor schützen, führt aber dadurch eine Herabsetzung der Durchsichtigkeit herbei.

Die hier noch vorhandenen Mängel beseitigt

6. das Kompaßdreieck von dem Kartographen Bellehn.

Modell a (siehe Figur 2) ist ein derbes Rahmendreieck aus Holz von der Stärke der an Bord S. M. Schiffe üblichen Dreiecke. Im inneren Ausschnitt ist ein Halbkreistransporteur aus Messing mit Grad- und Strichteilung so befestigt, daß die Nulllinie parallel zur äußeren Hypothenuse liegt. Die Bezifferung zählt innerhalb jedes Quadranten von 0° bis 90° bzw. von 0 bis 8 Strich.

Modell b bildet ein Dreieckspaar aus Zelluloid. Der Radius ist größer als beim Fulstischen Dreieck. Die Teilung ist ebenfalls unterhalb eingraviert, aber im Gegensatz zu jenem so angeordnet, daß Grad- und Strichteilung an der Außen- und Innenkante eines konzentrischen Ringes entlang laufen, der nach der Gravierung mit einem undurchsichtigen weißen Speziallack abgedeckt ist, so daß von oben gesehen die Teilung mit roten Strichen auf weißem Grunde liegt und selbst auf einer mit Details überhäuften Karte ebenso klar und übersichtlich bleibt, wie auf blankem Papier. Die Nulllinie liegt ferner genau in der Hypotenuse, so daß zwei Dreiecke dieser Art zusammengesetzt einen Vollkreis ergeben. Die Bezifferung zählt

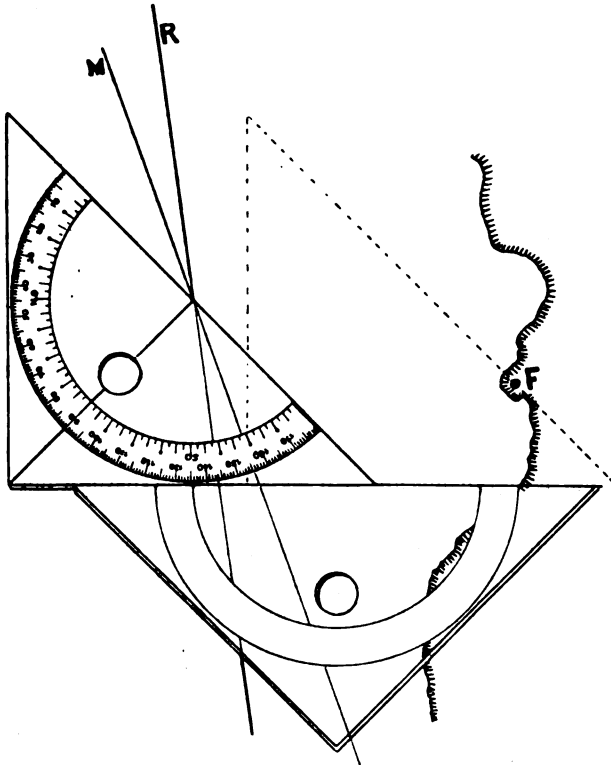


Fig. 3.

auf dem einen von 0° bis 180° für die östliche, auf dem anderen von 180° bis 360° für die westliche Hälfte der Rose und entspricht damit dem in der Kaiserlichen Marine jetzt eingeführten System.

Auch solange die Karten noch rechtweisende Rosen enthalten, bietet gerade die Benutzung des zuletzt beschriebenen Dreiecks folgende Vorteile gegen das Ableiten der Richtungen aus der Kartenrose.

a) Die Kartenrosen der verschiedenen Nationen sind sehr verschieden angeordnet. Arbeitet man mit dem Dreieck, so hat man es immer mit ein und derselben bekannten Rose zu tun. Es entstehen nicht so leicht Irrtümer.

b) Der Radius der Dreiecksteilung ist ungefähr doppelt so groß als der Radius der größten Kartenrosen. Dadurch wird ein genaueres Absetzen ermöglicht, Versehen in der Ableseung werden seltener.

c) Der Abstand zwischen einem eingezeichneten Meridian und dem Schiffsort wird in der Regel kleiner sein, als zwischen diesem und der Kartenrose. Es sind also weniger Verschiebungen nötig. Diese bilden sehr häufig Fehlerquellen.

Zum Schluß sei noch an einem Beispiel der Gebrauch der aufgeführten Absetzinstrumente geschildert.

Dem Beispiel wird das Pellehnsche Dreieck, das als vollendete Lösung des Problems betrachtet werden kann, zugrunde gelegt. Der Gebrauch der anderen Apparate vollzieht sich sinngemäß:

Eine Kompaßpeilung von 155° bei 12° W Gesamtverbesserung soll abgesetzt werden.

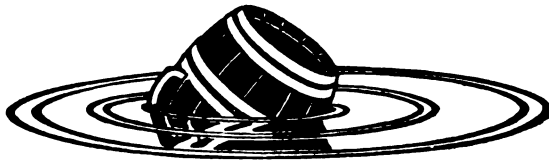
Das West-Dreieck wird dazu auf den dem Peilobjekt F nächstgelegenen Kartenmeridian R so gelegt, daß dieser die Kreismitte und den Teilstrich 348° schneidet. Entlang der Hypotenuse wird dann der der Gesamtverbesserung entsprechende Meridian M in Blei ausgezogen. Nunmehr legt man das Ost-Dreieck so auf diesen Meridian, daß dieser die Kreismitte sowie die Teilung in 155° schneidet (siehe Figur 3), und verschiebt das Dreieck am anderen in bekannter Weise nach dem Punkte F.

Liegen noch andere Peilungen auf demselben Kurs vor, so werden diese direkt auf den mit Blei eingetragenen Meridian bezogen, so daß keinerlei Verbesserung der vom Kompaß abgelesenen Richtungswerte erforderlich ist.

Dies ist ein Punkt, der auch beim Vorhandensein von rechtweisenden Kartenrosen den Gebrauch der Instrumente weit vorteilhafter erscheinen läßt als das Absetzen von diesen Rosen.

Die Hilfsmittel, rechtweisend zu arbeiten, sind vorhanden, die amtliche Anregung zum Übergang auf das Rechtweisende ist gegeben, es bedarf nur der Initiative der Front, um mit dem Alten, nicht mehr Zeitgemäßen zu brechen und damit gleichzeitig Einheitlichkeit in der Groß- und Küstenschiffahrt, in der Kriegs- und Handelsmarine zu erreichen.

—dt.



Amerikanischer Schiffbau.

Wenn auch in anderen Zeitschriften schon die wertvollen Artikel besprochen worden sind, welche der frühere Chefkonstrukteur der englischen Marine, Sir William White, unter obigem Titel in der „Times“ hat erscheinen lassen, so verlohnt es sich doch vielleicht, noch nachträglich auf dieselben einzugehen, weil sie ein gutes Bild liefern von dem Stande des amerikanischen Schiffbaues im Vergleiche zum englischen zu einer Zeit, da beide Flotten bezüglich ihres Ausbaues in ein langsameres Tempo eingetreten zu sein scheinen. Sir William White hat mit dem amerikanischen Schiffbau zuerst persönliche Bekanntschaft gemacht, als vor etwa 20 Jahren die amerikanische Marine Schiffbauleuten nach England sandte und er gleichzeitig für Armstrong Pläne für zwei geschützte Kreuzer entwarf, welche in Amerika gebaut wurden. Im vorigen Jahre hat er alsdann die Vereinigten Staaten besucht und sich, auf das lebenswürdigste von dem Marinesekretär wie von den Chefs aller großen Schiffbaufirmen aufgenommen, ausgiebig orientieren können. Man wird seinem Urtheile über den Stand des amerikanischen Schiffbaues daher großes Gewicht beilegen müssen, auch wenn man ein besonderes Interesse für den gelehrigen Schüler nicht minder wie für den angelsächsischen Verwandten dabei in Betracht zieht. Er stellt fest, daß sich am 1. Oktober v. J. 13 Linienschiffe 1. Klasse, 8 erstklassige Panzerkreuzer, 5 geschützte Kreuzer, 2 Kanonenboote, 5 Torpedoboote und 3 Schulschiffe im Bau befanden, und daß von diesen 36 Schiffen nur vier — ein Linienschiff und drei Schulschiffe — auf Staatswerften, alle übrigen aber von Privatwerften gebaut wurden, welche in weniger als 20 Jahren überhaupt erst geschaffen worden sind. Bei dem Besuche der Werft von Newport News sah er nicht weniger als fünf große Linienschiffe und Kreuzer zu Wasser, ein Linienschiff auf der Helling und noch mehrere Hellinge leer. Bei Cramps (Philadelphia) standen zwei Linienschiffe und ein Kreuzer 1. Klasse auf der Helling, während zwei andere Kreuzer 1. Klasse beinahe fertig waren. Bei der Fore River Comp. befand sich ein Linienschiff zu Wasser, ein zweites, fast ebenso weit vorgeschritten, zum Ablauf bereit, ein drittes zu 21 Prozent fertig. Bei der New York Shipbuilding Comp. standen ein Linienschiff 1. Klasse und einer der größten Panzerkreuzer der Welt auf Stapel. Auf diesen vier Werften wurden also gebaut 9 Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer 1. Klasse und 1 leicht gepanzerter Kreuzer. An der pazifischen Küste waren auf den Union Iron Works zu San Francisco ein Linienschiff 1. Klasse der Vollendung nahe und zwei Panzerkreuzer 1. Klasse sowie ein leicht gepanzerter Kreuzer im Bau. Zu Seattle bauten Moran Brothers das inzwischen abgelassene erstklassige Linienschiff „Nebraska“, und auf den Bath Iron Works war ein Schwester Schiff der „Nebraska“ noch weiter vorgeschritten. Hiernach sind nicht weniger als sieben große Etablissements gleichzeitig mit dem Bau von Linienschiffen und Kreuzern beschäftigt, welche nach Abmessungen, Maschinenkraft, Panzerstärke und Armierung zu den stärksten der Welt gehören. Daneben leisten andere Werke im Bau von Schiffen mit 120 bis 150 m Länge Erhebliches für die Schaffung einer Seehandelsflotte, ganz abgesehen von den bedeutenden Werften an den großen Binnenseen.

Interessant ist der von White gegebene Vergleich der Bautätigkeit bei den verschiedenen Seemächten, der Einfachheit halber auf Linienschiffe und Panzerkreuzer beschränkt. Danach bauen die Vereinigten Staaten 13 Linienschiffe mit rund 193 000 Tonnen Wasserverdrängung zu rund 275 Millionen Mark und 11 Panzerkreuzer mit 140 000 Tonnen zu 194 Millionen Mark. Dazu kommen nun noch — außer den beiden ganz neu bewilligten Linienschiffen — 1 Linienschiff von über 16 000 und 2 Panzerkreuzer von je 14 500 Tonnen, zusammen 45 000 Tonnen bzw. 71 Millionen Mark, zusammen also 14 Linienschiffe und 13 Panzerkreuzer mit fast 380 000 Tonnen zu 540 Millionen Mark, ausschließlich Armierung.

Wenn bei der englischen Flotte unter „Schiffbau“ die Kosten der beiden gekauften Linienschiffe „Swiftsure“ und „Triumph“ mitrechnen, so kommen hier 10 Linienschiffe mit etwa 154 000 Tonnen zu rund 245 Millionen Mark und 13 Panzerkreuzer mit 157 000 Tonnen zu 240 Millionen Mark heraus und mit den voraussichtlich durch den neuen Etat hinzukommenden Schiffen zusammen 12 Linienschiffe und 16 Panzerkreuzer mit 388 000 Tonnen zu 607 Millionen Mark.

Für Frankreich stellen sich die entsprechenden Zahlen (größtes Linienschiff 14 500 Tonnen, Panzerkreuzer 14 000 Tonnen) auf 6 Linienschiffe und 9 Kreuzer mit 195 000 Tonnen zu 377 Millionen Mark.

Deutschland baut (größtes Linienschiff 13 000, Panzerkreuzer 11 000 Tonnen) 8 Linienschiffe und 3 Panzerkreuzer mit 134 000 Tonnen zu etwa 245 Millionen Mark ausschließlich Armierung.

Diese Zusammenstellung zeigt auch den auffallenden Unterschied in dem bei uns bestehenden Verhältnis zwischen Linienschiffen und Panzerkreuzern gegenüber denen anderer Flotten.

Interessant ist ferner ein Vergleich zwischen den Forderungen des Naval Defence-Programms von 1889 und dem jetzigen Bauzustand der amerikanischen Marine. Jenes forderte 10 Linienschiffe, 9 Kreuzer 1. Klasse, 29 Kreuzer 2. Klasse und 4 Kreuzer 3. Klasse sowie 18 Torpedokanonboote: zusammen 70 Schiffe mit 336 000 Tonnen zu 459 Millionen Mark; das jetzige Programm dagegen 27 Linienschiffe und Kreuzer mit etwa 380 000 Tonnen Displacement zu mehr als 653 Millionen Mark einschließlich Armierung.

Dieser großartige Zuwachs zur Flotte der Vereinigten Staaten datiert von dem Kriege mit Spanien her, welcher die Notwendigkeit einer starken Flotte für eine Macht vor Augen führte, die überseeische Besitzungen hat und fremde Märkte für ihre zunehmende Industrie suchen muß. Alle vorausgeführten Linienschiffe (mit Ausnahme der „Ohio“, welche bereits in Dienst gestellt ist) sind von 1899 an in Bau gegeben worden, nämlich fünf zu je 15 000 Tonnen 1899/1900, zwei zu 16 000 Tonnen im Jahre 1902, drei zu 16 000 Tonnen 1903, eins zu 16 000 Tonnen 1904 und zwei gleiche 1905.

Auffallend ist dem Verfasser der geringere Tiefgang der amerikanischen Schiffe im Vergleich zu dem der englischen. Beispielsweise hat die englische „King Edward“-Klasse einen Probefahrtstiefgang von $26\frac{3}{4}$ Fuß (8,15 m) bei 16350 Tonnen Displacement.

Die amerikanische „Vermont“ würde bei gleichem Tiefgange 17 500 Tonnen Wasser verdrängen, während der „King Edward“ bei diesem Tonnengehalte 28 $\frac{1}{2}$ Fuß (8,68 m) tief gehen würde. Hieraus ergibt sich, daß die amerikanischen Schiffe vollere Formen als die englischen haben.

Bei Besprechung der Armierungen kommt White zu dem Schluß, daß die zweistöckigen Türme (superposed turrets) eine Fehlkonstruktion seien und die geplante Armierung für neue Linienschiffe — nur schwere und leichte Artillerie — hüben und drüben Anhänger finde. Die Anwendung elektrischer Kraft für Laden und Bedienung der Geschütze sowie für den Munitionstransport steht in Amerika der Verwendung hydraulischer Systeme in der englischen Marine gegenüber und reicht auch bei einer hochgesteigerten Feuergeschwindigkeit aus, welche dem Verfasser nicht unbedenklich erscheint; er meint, daß sie im Gefecht nicht lange durchzuführen sei, ohne zu Unfällen zu führen, wie sie auf der „Missouri“ vorgekommen seien und bei dem britischen System vermieden würden.

Die Fabrikation von Rohren und Lafetten für die Flotte hängt gänzlich von dem Bureau of Ordnance ab und steht in keinem Zusammenhange mit den Einrichtungen der Armee, wie das in England im Ordnance Committee der Fall ist, in welchem beide Parteien vertreten sind. Wenn durch die Trennung voraussichtlich der Vorteil der Gleichartigkeit und gegenseitigen Auswechslung der Munition gleicher Kaliber im Bedarfsfalle verloren geht, so fehlen in Amerika auch Privatfirmen, wie Armstrong und Vickers, deren Wettbewerb untereinander und mit Woolwich namhafte Verbesserungen gezeitigt hat. Die Geschützfabrik zu Washington ist ein gut organisiertes und ausgestattetes Werk. Sie ist aber mit Arbeit überhäuft, so daß man schon einige Privatfirmen aushilfsweise hat hinzuziehen müssen, und es scheint, daß die Fertigstellung wichtiger Schiffe durch verspätete Lieferung der Armierungen verzögert wird. Vermutlich wird daher die Heranziehung von Privatfirmen in größerem Umfange noch erfolgen (wie das übrigens Marinesekretär Morton schon im Kongreß erklärt hat). In der Herstellung von Guß- und Schmiedestahl für Rohre und Lafetten leisten amerikanische Firmen Hervorragendes, und Nickelstahl eigener und bester Produktion konnten verschiedene Werke vorzeigen. Die Schwierigkeiten in der Herstellung von Nitrozellulosepulver scheinen überwunden zu sein, und sehr hohe Anfangsgeschwindigkeit wird jetzt sicher und gleichmäßig erzielt. Die Unterbringung des Pulvers und die Erhaltung mäßiger Temperatur erfordert aber Vorsicht, und man hat daher die Anordnung der Magazine mit vorwiegender Rücksicht auf schnellen und bequemen Munitionstransport aufgeben müssen, wenn damit hohe Temperaturen verbunden waren.

Der Hergang bei Inbaugabe neuer Schiffe ist in Amerika folgender: Die Entscheidung über Zahl und Art der Schiffe, deren Bau beantragt werden soll, liegt bei dem Marinesekretär, seine Vorschläge unterliegen der Billigung durch den Kongreß und den Präsidenten. Der Bau jedes Schiffes muß durch Gesetz angeordnet werden und die Vorstehenden der Marineausschüsse des Senats und des Repräsentantenhauses haben großen Einfluß darauf. Der Marinesekretär gründet seine Vorschläge auf den Rat verschiedener Ausschüsse (Boards). Der Ausschuß, welcher Zahl und Typ der Schiffe bestimmt, ist aus Seeoffizieren gebildet. Daneben besteht ein Board of Con-

struction, dessen Mitglieder die Chefs der Bureaus sind. Mit Artillerie und Panzer befaßt sich das Bureau of Ordnance; die Ausrüstung (zu welcher manches gehört, welches in der englischen Marine von dem Konstruktionsdepartement abhängen würde) bestimmt das Bureau of Equipment. Über die Maschineneinrichtung beschließt der Chefingenieur, in dessen Bureau die Pläne für Maschinen und Kessel ausgearbeitet werden bis in Details, mit welchen man sich in der britischen Admiralität nicht zu befassen pflegt. Hiernach werden die Einzelheiten zu Gesamtplänen im Bureau of Construction and Repair zusammengefaßt, dessen Chef, der Chefkonstrukteur, die Verantwortung für die Richtigkeit dieser Pläne trägt. Von diesen Plänen werden nach gewissenhafter Prüfung Kopien und Spezifikationen hergestellt und hiernach von Schiff- und Maschinenbaufirmen Angebote eingefordert. In den Verträgen werden Sicherheiten für die Erfüllung der Bedingungen hinsichtlich Tiefgang, Geschwindigkeit, Kohlenfassungsvermögen, Materialsstärke, Panzer und Armierung ausgemacht. Den Unternehmern steht es frei, Änderungen der Pläne bei dem Departement in Vorschlag zu bringen, soweit sie nicht die Offensiv- und Defensivmittel, Tiefgang, Geschwindigkeit und Kohlenvorrat betreffen. Geschütze und Lafetten werden den Unternehmern geliefert, welche sie aufzustellen und die Schiffe dienstbereit herzustellen haben. Versuche hinsichtlich Geschwindigkeit, Armierung und Ausrüstung, welche von besonderen Kommissionen geleitet werden, gehen der Abnahme des Schiffes voraus. Auf jedem Werke, welches für die Flotte arbeitet, befinden sich Regierungsinspektoren mit zahlreichen Gehilfen, welche die einzelnen Bureaus vertreten. Entscheidungen in Detailfragen trifft der Baubeauftragende, in wichtigeren Fragen das Bureau of Construction.

Es ist das Bestreben des Marindepartements gewesen, die Entwicklung der Privatindustrie zu fördern, wobei es mitunter ein verantwortungsvolles Unterfangen war, ein Etablissement, welches noch nie etwas Derartiges unternommen hatte und dem die nötigen Einrichtungen dafür fehlten, mit dem Bau eines großen Schiffes zu beauftragen. So begann die Newport News-Werft, welche jetzt den gleichzeitigen Bau von sechs bis acht Panzerschiffen größter Art unternehmen kann, mit zwei Linienschiffen, für deren Bau ein großer Teil der Einrichtungen und des Personals erst beschafft werden mußte, und Moran Brothers in Seattle, welche jetzt die „Nebraska“ bauen, hatten vorher noch nie ein größeres Kriegsschiff gebaut. Dieser Versuch ist aber geglückt, und es sind große Summen in erstklassigen Schiff- und Maschinenbauetablissemments angelegt. Während so die Neubauten im allgemeinen grundsätzlich der Privatindustrie zufallen, behält sich die Regierung die Reparaturen vor, was White richtig findet. Für die Unterhaltung der Flotte und die Ausführung der Reparaturen reicht aber der Zustand und die Ausrüstung der Regierungswerften nicht aus; hier werden umfangreiche Vervollständigungen nötig sein.

In weiterem Verfolge seiner Besprechung befaßt sich dann der Verfasser auch mit dem Personal der Marine und dessen Ergänzung, was mit dem Thema nichts zu tun hat und hier um so eher fortgelassen werden kann, als seine Ausführungen im allgemeinen nur das wiedergeben, was von den Vertretern des Marindepartements im Kongreß vorgetragen und auch in dieser Zeitschrift wiederholt besprochen worden ist. Erwähnenswert ist aber, daß White dem Übertritt fähiger Bauingenieure aus dem

Marinedienste in den von Privatfirmen, wie seinerzeit den Eintritt des Chefkonstruktors Bowles in die Fore River Comp., das Wort redet, weil hierdurch die Entwicklung und Leistungsfähigkeit der Privatindustrie wesentlich gefördert wird.

Die wichtigsten Werften der Vereinigten Staaten, mit wenigen Ausnahmen, sind erst in den letzten Jahren entstanden, zunächst für den Kriegsschiffbau, sodann aber auch zur Belebung des amerikanischen Handelsschiffbaues. In ihren Einrichtungen haben sich diese Werften vielfach nach den englischen gerichtet; man hat fleißig von deren Praxis gelernt, obgleich auch Originalität und Kühnheit auf amerikanischer Seite aufgetreten sind und die englischen Etablissements beeinflusst haben. Amerikanischer Unternehmungsgeist hat sich eigentümlich erfolgreich gezeigt, indem er sich erst hervorwagte, als man von der bemerkenswerten Entwicklung von Schiff- und Maschinenbau in England, welche der letzten Hälfte des vorigen Jahrhunderts den Stempel aufgedrückt hat, Vorteil ziehen konnte und sodann darin, daß die Anwendung elektrischen Betriebes eine gesteigerte Arbeitsleistung und größere Ökonomie möglich machte.

In der Ausnutzung dieser Vorteile sind die Amerikaner nicht lässig gewesen, und sie haben sich für die Ausstattung ihrer neuen Werften pneumatische, hydraulische und elektrische Kraft in großem Umfange dienstbar gemacht. Einige von den Leitern dieser Bewegung gingen vom Brückenbau und anderen Ingenieurzweigen zum Schiffbau über und führten auf ihren Werften Arbeitsmethoden ein, welche sie bei ihrer früheren Tätigkeit kennen gelernt hatten. Eine interessante Illustration hierzu ist bei der New York Shipbuilding Comp. zu sehen. Dieses Werk wurde vor 5 Jahren von Mr. Moß, einem hervorragenden Brückenbauer, angelegt, und zwar so, daß praktisch alle Einrichtungen, welche bei dem Bau von Schiffen größter Art bis 1000 Fuß Länge vorkommen, einschließlich Herstellung des Schiffskörpers, der Maschinen, der Ausrüstung und Fertigstellung im Wasser, unter dem Schutze eines gewaltigen Daches ausgeführt werden. Die Wasserfront des Werkes beträgt über 4000 Fuß.

Es werden dann ferner spezifische amerikanische Arbeitsmethoden mit ihren Vor- und Nachteilen besprochen, auf welche einzugehen, hier zu weit führen würde.

Die Newport News Shipbuilding Company erhebt den Anspruch, das größte Etablissement der westlichen Halbkugel, wenn nicht der Welt zu sein. Es bedeckt nahezu 120 Acres, besitzt eine Wasserfront von einer halben Meile, sechs Hellinge für Schiffe 1. Klasse und zwei Trockendocks, welche die größten Schiffe aufnehmen können. Das Werk, welches vor 15 Jahren gegründet wurde, besitzt einen Kapitalwert von über 60 Millionen Mark.

Die Werft von Cramps in Philadelphia ist eine der ältesten der Union, gegründet 1830. Sie ist in den letzten 30 Jahren bedeutend vergrößert worden und kann die größten Schiffe bauen. Seit 1875 sind über 20 Millionen Mark auf den Ausbau verwendet worden.

Die Fore River Company bei Boston kann den Bau größter Linien- und Kreuzer unternehmen. Sie kann sich an Ausdehnung zwar mit der Newport News nicht messen, hat aber doch auch ihre Vorteile und arbeitet sehr gut. Ihr Kapitalwert beläuft sich auf über 20 Millionen Mark.

Die Union Iron Works zu San Francisco zählen gleichfalls zu den größten

Schiffbauwerften der Union und haben mehrere Linienfahrer und Kreuzer für die Flotte geliefert. Daneben besteht noch eine Reihe weiterer Etablissements von Bedeutung, auf welche hier nicht näher eingegangen werden kann, gleichfalls privater Unternehmung. Wieviel Kapital auf diese Weise in Schiffbauetablissements investiert ist, läßt sich schwer angeben, doch ist die Summe von 200 Millionen Mark schwerlich zu hoch gegriffen, und hierbei sind noch die Etablissements an den großen Seen nicht mitgerechnet. Dabei liegen außer den Regierungsaufträgen und solchen für den Bau von Schiffen für die Küstenschiffahrt keine Bestellungen vor. Man kann es daher verstehen, mit welcher Sorge die Schöpfer und Eigner dieser Etablissements die Verhandlungen der Kommission verfolgen, welche die Verhältnisse der amerikanischen Handelsmarine untersucht und für deren Entwicklung Vorschläge machen soll. Nach offiziellen Mitteilungen befanden sich im Oktober 1904 in den Vereinigten Staaten 78 Schiffe mit einem Gesamtgehalt von 14 000 Tonnen im Bau; im September betrug die Zahl für die vorhergehenden 3 Monate 328 Fahrzeuge mit 40 370 Tonnen oder, unter Abrechnung der großen Seen und der westlichen Flüsse, 250 Fahrzeuge mit 37 000 Tonnen. Hier- von waren 120 mit 24 300 Tonnen hölzerne Segelschiffe, 115 Fahrzeuge mit 5000 Tonnen hölzerne Dampfboote und 15 Stahldampfer mit 8500, also einem Durchschnittsgehalt von 600 Tonnen. Nur die letztgenannte Gruppe kann man also als moderne bezeichnen, und ihre Zahlen rechtfertigen die Befürchtungen, welche man für die Zukunft hegt.

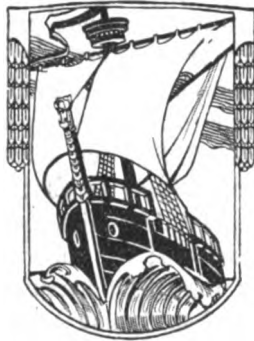
Privater Unternehmungsgeist hat auch das Kapital geliefert, welches die großen Stahl- und Panzerwerke geschaffen hat. Die Werke der Carnegie Company zu Pittsburgh liefern größtenteils das für den Schiffbau erforderliche Stahlmaterial. Nach Whites Ansicht weisen diese Werke die neuesten und besten Einrichtungen auf, und da die Verwendung elektrischen Betriebes Arbeitskräfte und Arbeitslöhne in beträchtlichem Umfange erspart, so sind sie imstande, billiger zu fabrizieren als der englische Produzent. Nichtsdestoweniger liefern sie dem amerikanischen Schiffbauer das Material um 40 bis 50 Prozent teurer als der englische Produzent. Auf die Gründe dieses Verfahrens wird nicht näher eingegangen, der Verfasser will einer Besprechung des Trustwesens augenscheinlich ausweichen; es ist aber klar, daß auf diese Weise der amerikanische Schiffbau mit dem englischen nicht konkurrieren kann, und daß eine Entwicklung der amerikanischen Handelschiffahrt ohne Staatshilfe unmöglich ist.

Was die Entwicklung der amerikanischen Panzerfabrikation, an welcher sich die Bethlehem Comp., die Carnegie Comp. und neuerdings auch die Midvale Comp. beteiligen, anlangt, so zollt ihr White hohes Lob. Sie steht völlig auf der Höhe der Zeit und arbeitet nach Überwindung verschiedener Schwierigkeiten und Irrungen jetzt nicht teurer als die englische. Auch in der Herstellung sonstigen Stahlmaterials leisten die Amerikaner nach Whites Ansicht Vorzügliches, hauptsächlich in der Herstellung von Nickelguß- und Schmiedestahl. An der Spitze steht hier die Midvale Comp. In diesem Artikel sollen die Amerikaner zur Zeit sogar die englische Produktion übertreffen.

Schließlich spricht White mit Anerkennung von der offenen und freimütigen Weise, in welcher man ihm den Einblick in alle Fabrikationsmethoden gewährt und alle Fragen beantwortet hat.

Nach diesen Darstellungen kann man den Leistungen der amerikanischen Schiffbauindustrie, welche in so kurzer Zeit die beschriebene Höhe aus eigener Kraft erklommen hat, seine Bewunderung nicht versagen. Wenn es nun aber nicht gelingt, den Handelschiffbau beträchtlich zu entwickeln — und dazu ist nach diesen Ausführungen nicht allzuviel Aussicht vorhanden —, was wird dann aus dieser Industrie, wenn der Ausbau der amerikanischen Flotte im wesentlichen beendet ist? Falls die im Kongreß laut gewordenen Bestrebungen, den Aus- bzw. Ersatzbau auf ein Schiff für das Jahr zu beschränken, zur Wirklichkeit werden sollten, dann werden die vorhandenen Schiffbauetablissemments einen ernststen Kampf um ihre Existenz zu bestehen haben.

Mosendahl.



Die drei Hauptbewerber auf dem Weltmarkt.

Von Ernst von Halle.

(Schluß.)

IV.

Zu einer richtigen Beurteilung der Welthandelsstellung der drei Länder genügt naturgemäß nicht eine Betrachtung des Welthandelsumsatzes in einfachem Vergleich der Einfuhren und Ausfuhren und der hieraus sich ergebenden Handelsbilanz, Gegenüberstellung der Gesamtwerte der Einfuhren und Ausfuhren, wie sie von der Handelsstatistik errechnet werden. Sahen wir einmal, daß die Ein- und Ausfuhren der drei Länder für ihre Volkswirtschaft eine sehr verschiedene Rolle spielen, so kommt hinsichtlich des Ausgleichs der äußeren Wirtschaftsbeziehungen der Umstand in Betracht, daß der Warenverkehr nur einen Teil des gesamten äußeren Wirtschaftsverkehrs ausmacht und im Gesamtrahmen der internationalen Wirtschaftsbeziehungen allein keineswegs entscheidend mitpricht. Wäre das anders, so müßten England, Deutschland und einige andere westeuropäische Staaten längst bankrott sein, denn ihre „negative“ Handelsbilanz, der Überschuß des Wertes der importierten über die exportierten Waren steigt ständig. Er betrug in Großbritannien und Irland schon von 1886 bis 1890 durchschnittlich über 3 Milliarden Mark pro Jahr, seit 1900 aber beträgt er ständig mehr als $3\frac{1}{2}$ Milliarden Mark. England hat mit seinem jährlichen Defizit von annähernd 4 Milliarden Mark heute fast schon den Satz der Kriegsschädigung erreicht, welche Frankreich seiner Zeit an Deutschland bezahlen mußte. In Deutschland machte der Einfuhrüberschuß 1886 bis 1890 erst etwa $\frac{1}{3}$ Milliarde Mark aus; seit Anfang des 20. Jahrhunderts aber hat die Differenz 1 Milliarde Mark regelmäßig überstiegen. In gleicher Weise rechnen Holland, Belgien, Frankreich, die Schweiz und andere Länder ständig Überschüsse der Einfuhrwerte aus. Umgekehrt weisen die Vereinigten Staaten, die von 1886 bis 1890 durchschnittlich weniger als 100 Millionen Mark Ausfuhrüberschüsse verzeichneten, 1900 bis 1903 mehr als $2\frac{1}{4}$ Milliarden Mark Ausfuhrüberschüsse pro Jahr auf. Aber auch Rußland und manche der exotischen Länder zeigen ständig Überschüsse der Ausfuhren über die Einfuhren in ihren Statistiken. Ist nun damit gesagt, daß die Gruppe der ersteren Länder allmählich verarmt oder auch nur ihrer Metallvorräte beraubt wird? Sonstige Beobachtungen zeigen das Gegenteil. Und hinsichtlich der letzteren Gruppe hat man keineswegs, abgesehen von den Vereinigten Staaten, von einem rapiden Aufschwung irgend etwas vernommen. Es wird gleich noch etwas ausführlicher von den diesen Phänomenen zugrunde gelegten Zahlenangaben der Handelsstatistik zu reden sein. Was aber die Edelmetallbewegung angeht, so findet durch sie kein Ausgleich statt, sondern die Tendenz der Warenbewegung wird zum Teil noch dadurch verstärkt. So weist Großbritannien im Durchschnitt der Jahre 1900 bis 1903 einen Einfuhrüberschuß an Münzen und Geldmetall von 400 Millionen Mark auf, der allerdings durch den Kolonialhandel hereingebracht wird, während im Verkehr mit dem Auslande die Edelmetallbewegung sich neuerdings die Waagschale hält. Ferner empfängt Großbritannien noch etwa für 100 Millionen Mark Diamanten vom Kap. Deutschland empfängt heute im Jahres-

durchschnitt für 150 Millionen Mark mehr Edelmetalle und Münzen, als es ausführt. Dagegen betrug der Überschuß in der Edelmetallausfuhr der Vereinigten Staaten trotz positiver Handelsbilanz in den letzten Jahren durchschnittlich nahezu 100 Millionen Mark und derjenige Rußlands, das vorher zur Stärkung seiner Goldreserven allerdings eine ganze Anzahl von Jahren hindurch — durch Finanz- und Anleiheoperationen, nicht aber durch Ausfuhrüberschüsse — starke Goldeinfuhren herangezogen hatte, in den Jahren 1900 und 1901 je über 150 Millionen Mark.

Die politischen Debatten der letzten Jahre haben mehrfach zu einer ausführlichen Erörterung der Bedeutung der internationalen Wirtschaftsbilanz geführt. Man ist sich heute darüber klar, daß neben den Warenhandelsumsätzen eine sehr große Anzahl von Faktoren für eine richtige Beurteilung des Standes der weltwirtschaftlichen Beziehungen eines jeden Landes mitbestimmend sind. Eine von den Statistiken als positiv oder negativ gekennzeichnete Handelsbilanz braucht dies in Wahrheit ebensowenig zu sein, wie aus der Tatsache ihres wirklich positiven Charakters etwa hervorgehen muß, daß die Nation auch aus der Summe ihrer internationalen Verkehrsbeziehungen alljährlich Überschüsse erzielt oder umgekehrt. In letzterer Hinsicht ist die Bedeutung des Schifffahrtsverkehrs und der sonstigen Verkehrsbeziehungen, wie des Telegraphen- und Kabelwesens, sodann der Kapitalanlagen der einzelnen Handelsstaaten im Auslande breit erörtert. Man hat speziell in Deutschland und England zahlenmäßig nachgewiesen, daß die negative Handelsbilanz durch Reedereiprofite und die Erträge der im Auslande arbeitenden Kapitalien reichlich gedeckt werden, sei es, daß letztere in Anleihen und Fonds fremder Staaten, in Aktien, Obligationen und sonstigen Titeln auswärtiger Eisenbahn-, Bergwerks- und Industriegesellschaften, in der Herauslegung von bankmäßigen und kaufmännischen Krediten, der Beteiligung an Versicherungsunternehmen oder im eigentlichen Geschäfts-, Industrie- und Landwirtschaftsbetriebe der eigenen Söhne in anderen Ländern bestehen.*)

Ferner ist erörtert, daß die großen internationalen Geld- und Fondsoperationen, die Arbitragen usw., die sich zwischen verschiedenen Ländern unter Umständen unter Zuhilfenahme von dritten Plätzen täglich und stündlich vollziehen, mitberechnet, andererseits die Erträge fremder, im Lande arbeitender Kapitalien abgerechnet werden müssen. Es kommt aber noch ein anderer Gesichtspunkt in Frage, der die Bedeutung und Interpretation der Handelsbilanz selbst erheblich beeinflusst, in früherer Zeit vollkommen gewürdigt wurde, neuerdings aber gelegentlich vernachlässigt ist. In England haben die dem Gedanken vom Größerbritischen Zollverein feindlichen Theoretiker neuerdings, meines Erachtens sehr mit Recht, die Frage wieder angeschnitten, wer es ist, auf dessen

*) Vgl. die Denkschriften über die deutschen Seeinteressen und über die deutschen Kapitalanlagen im Auslande, zusammengestellt im Reichs-Marine-Amt, 1897, 1899 und 1900; ferner die Untersuchungen von Sir Robert Giffen im »Journal of the Royal Statistical Society«; ferner British and Foreign Trade and Industrial Conditions (Board of Trade, 1903, C. D. 1761), S. 99 bis 106; A. Shaw-Lefèvre: Our National Balance of Trade (Cobden-Club Publication); in Frankreich die durch die deutschen Untersuchungen angeregte Erhebung über französische Kapitalien im Auslande: Résumé des rapports des agents diplomatiques et consulaires de la République, sur la fortune française à l'étranger, abgedruckt im »Journal Officiel de la République Française«, 25. September 1902.

Rechnung die Umsätze sich vollziehen, oder wer den Verkehr vermittelt. Es ist ein erheblicher Unterschied für die Berechnung der Erträge, ob der Außenhandel des Landes in den Händen der eigenen Landesländer liegt, oder ob sie sich mit der Gegenpartei darin teilen, so daß z. B. im Verkehr zwischen England und Deutschland ein Teil des Handels in englischen, ein anderer Teil in deutschen Händen befindlich ist, oder ob schließlich der Handel zum überwiegenden Teil von Fremden bewerkstelligt wird, wie z. B. ein Teil des Handels zwischen den Vereinigten Staaten und Osteuropa oder Asien sich durch die Vermittlung englischer Händler vollzieht, oder einst sogar in deutschen Hafenplätzen englische Kompanien saßen, die den ganzen Handel ihres Landes in der Hand hatten und alle hier gemachten Profite sofort herauszogen. Die Differenz zwischen Einfuhren und Ausfuhren kann demgemäß größer oder kleiner für das Land sein, je nachdem es die Handelsprofite selbst macht oder anderen überläßt. „Der Unterschied zwischen unseren Importen und Exporten“ — sagt der Londoner Bankier Felix Schuster im Jahre 1903*) — „ist dem Anschein nach viel größer als in Wirklichkeit infolge der Verschiedenheit der Bewertung; die Importe werden mit dem Wert berechnet, den sie bei der Ankunft haben, während die Exporte ihren Wert hier zu Lande zeigen, nicht den Preis, den sie an ihrer Verkaufsstelle wirklich bringen. Die Profite unserer Kaufleute müßten vom Werte unserer Importe abgezogen, dagegen zu demjenigen unserer Exporte entsprechend hinzugefügt werden.“ So ergibt sich hier ein verkehrtes Bild, wenn man aus den bloßen Zahlen richtige Schlüsse auf die Handelsbilanz tun will. Hinzu kommt noch der Umstand, daß beim erwähnten Vergleich zwischen verschiedenen Ländern die Statistiken nicht nach gleichen Grundsätzen aufgestellt sind und auch daher verschieden zu bewerten sind.**)

Die Frage des „aktiven“ und „passiven“ Handels, wie man es früher nannte, d. h. des eigenen Handels, den eine Nation für sich selbst betrieb, oder des fremden Handels, durch den sie sich bedienen lassen mußte, und schließlich die Frage des sogen. Omoniehandels, jenes Handels, den ein Volk in der Vermittlung zwischen dritten Ländern besorgte, ist nach wie vor für die Beurteilung des Ertrags der internationalen Beziehungen des Landes von einschneidender Bedeutung. Ob man seine Waren auf eigenen Schiffen versendet und heranzuführt, die Abwicklung der Geschäfte selbst finanziert, das Transport- und Risikoversicherungsgeschäft selbst besorgt und den Kabel- und Nachrichtendienst selbst in der Hand hat, entsprechende Dienste auch für andere Länder besorgt oder umgekehrt anderen Ländern für diese Dienstleistungen tributpflichtig wird, kann an und für sich schon allein entscheidend dafür sein, inwieweit die Außenhandelsbeziehungen für die Volkswirtschaft auf die Dauer Gewinn oder Verlust bringen. Gerade der Umstand, daß jahrzehntelang England sowohl seinen eigenen Handel mit Deutschland, Amerika und der übrigen Welt überwiegend in der Hand hatte, als auch den Handel zwischen diesen beiden Ländern untereinander und mit dritten bzw. überhaupt den Verkehr zwischen fremden Ländern, wesentlich vermittelte, war entscheidend für die

*) Felix Schuster: Our Foreign Trade and the Money Market to Address in the Institute of Bankers. London 1903.

**) So ist gerade in den Vereinigten Staaten nach einer Mitteilung, die der frühere Chef der Handelsstatistik in Washington, Herr W. C. Ford, mir machte, die Bewertung entschieden zu hoch angelegt.

theoretische und praktische Stellung der englischen Nationalökonomie und Politik zu den einschlägigen Problemen. Man war die große Werkstätte und der große Händler und Kaufmann für die Welt, der Weltbankier und der Welttransporteur, wie einst auf etwas anderer Grundlage das kleine Holland zeitweilig das Emporium der Weltwirtschaft gewesen war, dem man aber in mühsamem Ringen die Position als Handels- und Verkehrsträger und Geldgeber wieder abgekämpft hatte. Nicht nur die englische Ware, sondern auch der englische Kaufmann, Bankier und Kreditgeber, Needer und Versicherer waren die Herren des Weltmarktes, speziell nachdem der Sezessionskrieg die amerikanische Handelsmarine mehr als dezimiert hatte und sie sich in der Folgezeit noch immer weiter verminderte, und nachdem die Folgen des deutsch-französischen Krieges Frankreich zeitweilig der Fähigkeit teilweise beraubten, als großer Geldgeber in der Welt mitaufzutreten. Trotz des Wirkens kleinerer Gruppen von Händlern der verschiedenen Nationen kann man die Zeit von der Mitte bis ins neunte Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts wohl mit Recht als die Epoche des englischen Welthandels bezeichnen.

Daß dieser Zustand sich zum Teil abgemildert und geändert hat, ist für eine gewisse Schule englischer Volkswirte und Politiker Gegenstand des Bedauerns. Der Niedergang des englischen Zwischenhandels und der englischen Weltverkehrsvermittlung ist wohl tatsächlich heute ein bedeutsameres Element absoluter Verschiebung als die relativen Machtverschiebungen im Gebiete der industriellen Produktion und des gewerblichen Absatzes. Die kontinentalen und einige überseeische Länder, vor allem auch Deutschland und die Vereinigten Staaten, haben begonnen, ihre Exporte überwiegend direkt hinauszusenden, ihre Importe geradeswegs von den Produktionsstellen zu beziehen. Immerhin bezeichnet England im Durchschnitt der Jahre 1901 bis 1903 noch gegen 1500 Millionen Mark Wiederausfuhren fremder und kolonialer Erzeugnisse, von denen allein nach Deutschland für 210 und nach den Vereinigten Staaten für 380 Millionen Mark, fast zwei Fünftel aller Wiederausfuhren, gingen, während die britischen Kolonien von diesen Wiederausfuhren nur für gegen 170 Millionen Mark erhielten. Namentlich aber bezüglich des eigenen Handels von Großbritannien und seinen Kolonien darf man die Veränderung noch nicht überschätzen. Zwar lassen sich alle diese Dinge nicht zahlenmäßig feststellen; es fehlt bisher noch an den nötigen statistischen Unterlagen.*) Doch betonen die Sachkenner, daß bis in die Gegenwart hinein der englische Handel und der Handel der Kolonien sowie der Handelsverkehr zwischen Kolonien und Mutterland sich ganz überwiegend in englischen Händen befindet. Auch die Berichte der Kolonien über den Handel des britischen Reichs und die fremde Konkurrenz**) an das Kolonialamt in London beweisen, daß die Klagen über ein starkes Anschwellen der deutschen Konkurrenz stark übertrieben sind.

Hinsichtlich der deutschen Entwicklung ist bekannt, daß man für die meisten überseeischen Geschäfte in der früheren Zeit England als Vermittler der finanziellen Abwicklung in Anspruch nehmen mußte. London war der „Wechselplatz“, durch dessen Vermittlung Zahlungen vom Kontinent allgemein nach über See geleistet bzw. empfangen wurden. Das englische Geld arbeitete in Hamburg und Bremen wie in New York

*) Lawson: British Economics 1904, S. 262/63.

**) Trade of the British Empire and Foreign Competition, July 1897, C. 8449.

und Boston und weiterhin in ganz Mittel- und Südamerika, Ostasien usw. Ein Blick auf die Namen der Bankiers und Großhändler zeigt, daß zahlreiche Briten im Laufe des 19. Jahrhunderts im Außenhandel der fremden Länder tätig waren. Noch verbreiteter waren die britischen Kredite. Auch in Nordamerika war der äußere Handel und das Auslandsbankgeschäft zum großen Teil in englischen, daneben allerdings zum nicht ganz unerheblichen Teil in deutschen und französischen Händen; die Amerikaner selbst spielten eine verhältnismäßig kleine Rolle in ihrem eigenen Außenhandel. Diese Zustände sind heute einigermaßen anders geworden. Von der Handelsvermittlung im Verkehr untereinander und mit Dritten haben sich die Deutschen zum großen Teil emanzipiert, und die Amerikaner beginnen, mit großem Nachdruck nicht nur das gleiche zu erstreben, sondern auf die Umkehrung des Verhältnisses zu finnen. Sie sind ja gar unternehmungslustige Leute. Noch ehe sie auch nur einen Teil ihrer Verbindlichkeiten an Europa endgültig abgetragen haben, erscheinen sie als Mitbewerber großen Stils auf dem englischen und kolonialen Markt und suchen gerade hier auch die Mittel zur Bezahlung ihrer Schulden zu erwerben. Während man selbst in Deutschland in der Fortentwicklung des Bankwesens nach außen nur langsam seit einem Menschenalter vorgegangen ist, zunächst einzelne Niederlassungen bestehender Banken in London errichtet, dann im Anschluß daran überseeische Unternehmungen begründet und zu entfalten gesucht hat, suchen sie seit dem spanischen Kriege in großen Schachzügen sich rasch in der ganzen Welt zu betätigen und haben z. B. für den orientalischen Handel eine große „International Banking Corporation“ mit 7 Millionen Dollars Kapital errichtet, die Filialen und Niederlassungen nicht nur in Manila, Yokohama, Shanghai und anderen chinesischen Plätzen sowie in Mexiko hat, sondern auch in London, Singapur, Hongkong, Bombay, Kalkutta, Madras und Penang, die also dem amerikanischen aktiven Handel in den überseeischen Gebieten und dem Größeren Britannien vorzuarbeiten bestimmt ist. *) Auch hat es in den letzten Jahren in England nennenswerte Beunruhigungen hervorgerufen, daß einige der großen amerikanischen Trusts, wie der Standard Oil Trust, der Tabaktrust, die großen elektrischen Trusts usw., begonnen haben, sich durch eigene Verkaufsstellen und Niederlassungen in England günstigere oder gar beherrschende Absatzverhältnisse zu schaffen. Über den Schiffahrtstrust gleich des näheren.

Die relative Beteiligung am Welt-, Eigen- und gegenseitigen Handel seitens der Kaufleute der drei Länder wird sich wohl so darstellen, daß der Engländer heute im Welthandel noch immer eine überwiegende Bedeutung besitzt, daß sich Deutschland auf gewissen Gebieten dritter Länder in gewissem Grade eine achtbare und bedeutsame Stellung errungen hat und Nordamerika zu gewaltigen Vorstößen in dieser Richtung rüstet. Seinen eigenen Handel und den Handel seiner Kolonien beherrscht England überwiegend und hat bisher weder von Deutschland noch von Amerika hier eine erhebliche Konkurrenz erfahren, wengleich auch auf dem englischen Weltmarkt im sogen. Foreign Banking, d. h. der Vermittlung des internationalen Handels, speziell wohl deutscher via London abzuwickelnder Geschäfte, sich in steigendem Umfang deutsches Kapital durch die Niederlassungen deutscher

*) Henry C. Emery: Bank und Börsenwesen, in: „Amerika, seine Bedeutung für die Weltwirtschaft, seine wirtschaftlichen Beziehungen zu Deutschland, insbesondere zu Hamburg“, 1905, S. 344.

Banken und durch Kredite betätigt, das auch für den eigentlichen Londoner Geldmarkt an Bedeutung zugenommen hat. Auch Deutschland beherrscht seinen eigenen Handel heute im wesentlichen und bedient sich darin seines eigenen Kapitals, während beide Länder noch einen Teil des nordamerikanischen Handels, wenn auch wohl in verhältnismäßig abnehmendem Umfang, in den Händen haben und mit großen Summen als Kreditgeber auf dem nordamerikanischen Geldmarkt für Handelsgeschäfte auftreten, allerdings nicht, ohne in der neueren Zeit den Nordamerikanern gerade hierdurch die Mittel an die Hand zu liefern, sich ihrerseits mit dem geliehenen Gelde als Konkurrenten, speziell im ostasiatischen und englischen Kolonialhandel, in zweiter Linie auf den südamerikanischen Märkten, fühlbar zu machen.

V.

Vor der näheren Erörterung der Verschiebungen internationaler Kapitalmacht und ihrer voraussichtlichen Folgen ein kurzer Blick auf die Probleme der Transport- und sonstigen Hilfsgewerbe, die für die Stellung der Welthandelsmacht von Bedeutung sind. Neben der Vermittlung der Handelsumsätze bezeichneten wir als ein wichtiges Element in der Handelsbilanz die Frage der Ausführung der Transporte von Land zu Land. Diese vollziehen sich für die drei Länder, wie der ganze Welthandel, überwiegend zur See. Selbstverständlich ist aller Außenhandel Englands Seehandel und ebenso der überwiegende Teil des Außenhandels seiner Kolonien, mit Ausnahme Kanadas, bei welchem auch der Binnentransport an der nordamerikanischen Grenze eine steigende Bedeutung hat. Der Außenhandel der Vereinigten Staaten ist zu mehr als neun Zehnteln Seehandel. Es wurden im Jahre 1904 in Wasserfahrzeugen über die amerikanischen Grenzen ein- und ausgeführt für 2231 Millionen Dollars Waren, dagegen in Frachtfahrzeugen zu Lande für 221 Millionen Dollars Waren, wobei von den Wasserfahrzeugen allerdings ein kleiner Teil auf den amerikanisch-kanadischen Verkehr an den großen Seen entfällt.*)

Vom deutschen Außenhandel sind, wie die Denkschriften über die deutschen Seeinteressen ausrechneten, mehr als zwei Drittel Seehandel.

Der Binnentransport bis an die Grenze vollzieht sich natürlich in allen Ländern wesentlich mit ihren Nationalverkehrsmitteln, und auch die als Binnenverkehr zu rechnende Küstenschiffahrt befindet sich ganz überwiegend, in den Vereinigten Staaten sogar vollkommen, in den eigenen Händen. In der deutschen und englischen Küstenschiffahrt wird ein geringer Teil von fremden Fahrzeugen besorgt. In Nordamerika ist die Küstenschiffahrt der heimischen Flagge vorbehalten, wobei eine besondere Konstellation sich daraus ergibt, daß auch der Verkehr zwischen Ost- und Westküste, z. B. zwischen New York und San Francisco und Portland, als Küstenschiffahrt gerechnet wird. Und ebenso haben die Amerikaner den Verkehr zwischen dem Mutterland und den Kolonien als „Küstenschiffahrt“ sich vorbehalten. Für Deutschland spielt es allerdings eine besondere Rolle, daß ein wichtiger äußerer Verkehrszweig durch die Freiheit der Stromschiffahrt bei der neuen Entwicklung des sog. Seeschleppverkehrs, namentlich auf dem Rhein, zum Teil fremden Flaggen zufällt.

*) »Annual Report of the Commissioner of Navigation«, Washington 1904, S. 81/83.

Der internationale Landverkehr bewegt sich entsprechend der Abgrenzung der Eisenbahnsysteme mit nationalen Verkehrsmitteln im wesentlichen nur bis an die Grenze. Dies bedeutet für Deutschland bei seiner politischen Abperrung von seinen wichtigsten westlichen Seehandelshäfen einen erheblichen Nachteil, weil belgische und holländische Verkehrsanstalten aus seinem Außenhandel nennenswerte Einnahmen erzielen. Über die amerikaniſch-kanadiſchen Grenzen hinaus haben die Amerikaner ihre verſchiedenen Eiſenbahnsysteme auszudehnen verſucht, und ſo ſteht ein Teil auch des kanadiſchen Landverkehrs ſchon jetzt unter ihrer Kontrolle.

In der Weltſchiffahrt ſpielten bis zum Sezefſionskrieg die Amerikaner neben den Engländern eine hervorragende Rolle, während die Deutſchen nur in geringem Umfang in Frage kamen. Nicht nur vollzogen ſich um die Mitte der 50er Jahre drei Viertel des ganzen nordamerikaniſchen Außenhandels in eigenen Fahrzeugen, ſondern die amerikaniſche Flagge wehte neben der engliſchen ſtolz im Zwiſchenhandel aller Meere. Als der Sezefſionskrieg und der gleichzeitig vordringende Bau von Dampſſchiffen und ſpeziell eiſernen Dampſſchiffen die amerikaniſche Außenhandelsflotte raſch zu relativem und abſolutem Rückgang brachten, konnten die Engländer im weſentlichen ihre Erbfchaft antreten. Die kontinentalen Staaten waren damals mehrfach in Kriege verwickelt; ſo gelang es England zu Anfang der 70er Jahre, ſich eine dominierendere Stellung in der Weltſchiffahrt zu erringen als je vorher. An der geſamten Leiſtungsfähigkeit der Welt handelsflotte von 13 Millionen Tonnen im Jahre 1860 waren Großbritannien mit 5,6 Millionen Tonnen, die Vereinigten Staaten mit 2 Millionen Tonnen, Deutſchland mit 900 000 Tonnen beteiligt. Im Jahre 1870 verfügte England bei einer Leiſtungsfähigkeit der Welt handelsflotte von 17 Millionen über 8 Millionen, die Vereinigten Staaten dagegen nur noch über 1,6 Millionen, Deutſchland über 1,2 Millionen Tonnen. Die Beteiligung Englands war relativ ſtark geſtiegen, diejenige Nordamerikas ſogar abſolut zurückgegangen. Bis 1880 machte England dann einen noch viel ſtärkeren Vorstoß; mit 12,5 Millionen Tonnen beſaß es nunmehr die Hälfte der Geſamtleiſtungsfähigkeit der 23,6 Millionen verzeichnenden Welt handelsflotte, und auch 1890 wies es allein mehr als die Geſamttragfähigkeit aller übrigen Handelsflotten auf. Der nordamerikaniſche Schiffſpark war dagegen 1880 nicht größer als 1870, und im Jahre 1890 gar wieder auf den Stand von 1850 zurückgegangen. Bei der Handelsflotte der Union kommen für den Außenhandel nur die ſog. „regiſtrierten“ Schiffe in Betracht, während für den Binnenhandel und die Küſtenſchiffahrt eine andere Eintragung in eine „Rolle“ beſteht. Die deutſche Flotte hob ſich inzwiſchen relativ erheblich, doch war ſie abſolut zunächſt noch nicht allzu bedeutend. 1890 war die Leiſtungsfähigkeit der engliſchen Handelsflotte 18,9 Millionen Tonnen, der deutſchen 2,6 Millionen Tonnen, der amerikaniſchen 1,3 Millionen Tonnen,*) bei einer Geſamtleiſtungsfähigkeit der Welt handelsflotte von 34,8 Millionen Tonnen. England allein verzeichnete mehr als 54, mit ſeinen Kolonien über 60 Prozent der Leiſtungsfähigkeit der Welt handelsflotte, während Deutſchland weniger als 8 und die Vereinigten Staaten weniger als 4 Prozent aufwies. — Die drei Länder zuſammen ſtellten mehr als ſieben Zehntel der ganzen Welt handelsflotte.

*) Schwarz und von Halle, „Schiffbauindustrie“, Band I, S. 51; Report of the Commissioner of Navigation 1904, S. 362.

Im letzten halben Menschenalter hat sich die Situation einigermassen wieder verschoben. Nach den Listen des Bureau Veritas besaßen im Jahre 1904/05 an Dampfschiffen von über 100 Bruttotonnen und Segelschiffen über 100 Nettotonnen:

	Dampfschiffe 1000 Nettotonnen	Segelschiffe 1000 Nettotonnen	Summe	Gesamtleistungs- fähigkeit
England	9 135	2 080	11 215	29 485
Deutschland	1 782	506	2 288	5 852
Vereinigte Staaten	1 165	1 465	2 630	4 900
Welthandelsflotte	17 189	7 813	25 002	59 379

Während die Gesamtbeteiligung der Länder an der Welthandelsflotte nahezu die gleiche geblieben ist, hat sich eine gewisse Verschiebung zwischen den einzelnen Anteilen ergeben; derjenige Großbritanniens ist wieder unter die Hälfte heruntergesunken, derjenige Deutschlands hat sich auf etwa 10 Prozent der Welthandelsflotte, derjenige Amerikas auf über 8 Prozent gehoben. Für die Leistungsfähigkeit ist auch hier das Verhältnis der Dampfschiffstonne zur Segeltonne gleich 3 : 1 gesetzt, während man es richtiger wohl heute gleich 4 : 1 ansetzen muß. Dann ergäbe sich bei der Gesamtleistungsfähigkeit der Welthandelsflotte von 76,6 Millionen Tonnen eine Beteiligung Englands mit 38,6 Millionen Tonnen oder 50 Prozent, Deutschlands mit 7,6 Millionen Tonnen oder 10 Prozent, dagegen der Vereinigten Staaten mit 6,1 Millionen Tonnen oder nur 7 Prozent. Noch etwas anders ist das Bild, wenn man die Dampfschiffe, das Hauptrückgrat der heutigen Welthandelsflotte, allein in Betracht zieht. Da finden wir, daß von der Dampfschiffstonnage der Welt von 3 800 000 Tonnen im Jahre 1880 Großbritannien mit seinen Kolonien 3 029 000 Tonnen, Deutschland 196 000 Tonnen, die Vereinigten Staaten 147 000 Tonnen besaßen. Die drei Mächte zusammen kontrollierten nahe an 90 Prozent der Weltdampferflotte, dabei aber waren Deutschland nur mit etwa 5 Prozent, die Vereinigten Staaten mit weniger als 4 Prozent beteiligt, fast 80 Prozent gehörten Großbritannien. 1904/05 dagegen wiesen von der Weltdampfer-Nettotonnage von 17 189 000 Tonnen Großbritannien 9 135 000, Deutschland 1 782 000, Amerika 1 165 000 Tonnen auf. Die Gesamtbeteiligung an der Weltdampferstonnage beträgt nur noch etwas über 70 Prozent. Der verhältnismäßige Rückgang fällt aber allein Großbritannien zur Last, denn Deutschlands Anteil hat sich auf über 10 Prozent und derjenige der Vereinigten Staaten auf 7 Prozent gehoben.

Zwei Momente sind hier bedeutsam. Einmal, daß die Beteiligung der Gesamttransportleistungsfähigkeit der Schiffe der drei Staaten im Verhältnis zur Welthandelsflotte ungefähr ihrer Beteiligung am Welthandel mit nahezu sieben Zehnteln entspricht und auch früher entsprochen hat; andererseits, daß wie im Welthandel, so auch in der Weltschiffahrt das zeitweilig vollkommene Überwiegen Englands relativ zurückgegangen ist, wenn auch im Gebiet der Schiffahrt noch nicht in dem Maße wie im Handelsverkehr, so daß heute die englische Seehandelsflotte die deutsche noch um das Fünffache, die amerikanische um mehr als das Sechsfache übertrifft. Nicht nur besitzt die englische Handelsflotte nach wie vor die führende Stellung in der Vermittlung des Zwischenhandels zwischen dritten Ländern, sondern in Großbritannien befanden sich im Jahre 1903 unter den ankommenden Schiffen bei einem Gesamteingang von 52,5 Millionen

Nettotonnen 34,3 Millionen britischer Tonnage, genau zwei Drittel, dagegen nur 3 Millionen oder weniger als 6 Prozent deutsche und 300 000 oder weniger als $\frac{1}{3}$ Prozent nordamerikanische. Ebenso dominierte die britische Flagge im Kolonialverkehr weitaus. Im Verkehr in den deutschen Häfen stellte von der angekommenen Schiffstonnage von 21 Millionen Tonnen Deutschland nur 12,25 Millionen oder nicht ganz 57 Prozent, Großbritannien dagegen 4,75 Millionen oder mehr als 20 Prozent. In der nordamerikanischen Union kamen gar im Jahre 1902/03 bei im ganzen 31 100 000 Tonnen Ankünften auf die Flagge der Vereinigten Staaten nur 6 900 000 Tonnen oder 22 Prozent, hingegen auf die britische Flagge 15 900 000 Tonnen oder rund 50 Prozent; auf die deutsche entfielen 2 900 000 Tonnen oder über 9 Prozent.

Im Verhältnis ihrer Stellung zum Welthandel haben sich namentlich die Vereinigten Staaten noch nicht annähernd einen gebührenden Platz in der Weltschiffahrt errungen. Aber auch Deutschland steht noch gar weit hinter England zurück. Die Profite aber, die Großbritannien auf diese Weise zufließen, sind ganz außerordentlich hoch. Nach der Schätzung des Blaubuches für 1903 wurden die Bruttoeinnahmen pro Dampfschiff-tonne im Jahre 1898 von Giffen auf 12 Pfd. Sterl., pro Segelschiff-tonne auf 4 Pfd. Sterl., die Gesamtbruttoeinnahmen Großbritanniens an Frachten demgemäß für 7 Millionen Dampfschiff-tonnen und 15 Millionen Segelschiff-tonnen im Außenhandel auf 89 300 000 Pfd. Sterl. angesetzt. Davon waren etwa 12,5 Millionen als Ausgaben im Auslande abzuziehen, dagegen Einnahmen aus Versicherungen, Profiten, Kommissionen usw. hinzuzurechnen, die Sir Robert im Jahre 1898 auf 18 Millionen Pfd. Sterl. anrechnete.*) Die Einnahmen Großbritanniens aus der Schifffahrt werden auf jährlich mindestens 90 Millionen Pfd. Sterl., gleich mehr als 1 800 Millionen Reichsmark angesetzt.***) Der Hamburger Reeder Herr Woermann schätzte im Januar 1898 Deutschlands Frachteinnahmen aus seiner Reederei nur auf 50 Mark pro Tonne oder im ganzen 200 Millionen Reichsmark.***) Dies würde bei der Zunahme des Tonnengehalts der deutschen Handelsflotte um gut die Hälfte heute gleichfalls auf eine Hebung der Einnahmen auf 300 Millionen Mark schließen lassen, Sätze, hinter denen Nordamerika bei seiner verhältnismäßig geringen Handelsflotte im Außenhandel derzeit einigermaßen zurückbleiben muß, zumal seine Schiffe zum großen Teil bisher in der minder einträglichen, kleinen Fahrt beschäftigt waren, weniger an der großen interkontinentalen Fahrt teilnahmen. Verständlicherweise hat man hier den ständigen Rückgang seiner internationalen Seeschifffahrt mit einigen Bedenken angesehen und nach mehreren Richtungen hin im Laufe der letzten Jahre mit Nachdruck Versuche gemacht, die Ursachen dieses Mißstandes zu beseitigen. War bei der

*) Journal of the Royal Statistical Society 1899, S. 1 ff.; British and Foreign Trade and Industrial Conditions, C. D. 1761, S. 101.

***) Diese Zahlen sind allerdings von Sir Thomas Sutherland, dem Vorsitzenden der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, einer Kritik unterworfen, der die reinen Überschüsse Großbritanniens aus seiner Schifffahrt, d. h. abzüglich aller Unkosten und der an die ausländische Schifffahrt für deren Transportleistungen im britischen Handel zu zahlenden Sätze, im Jahre 1904 auf nicht mehr als 40 Millionen ansetzte.

****) Nauticus: Alles und neues zur Flottenfrage, 1898, S. 162.

derzeitigen Höhe der Kosten des Schiffbaues und Schiffbetriebes in Amerika eine große Verstärkung der heimischen Handelsflotte nicht ratsam und andererseits die Nationalisierung fremder Schiffe in der Union gesetzlich ausgeschlossen, mußte es ferner auch fraglich erscheinen, ob man selbst mit einem entwickelten System staatlicher Prämien die Schwierigkeiten werde heben können, so erhielt man die Möglichkeit zu einer erweiterten Betätigung amerikanischen Kapitals in der atlantischen Schifffahrt durch den Aufkauf von europäischen Schifffahrtslinien durch amerikanische Kapitalisten. Der Versuch erhielt seine Krönung in der Begründung der eine Reihe unter europäischer und amerikanischer Flagge stehender Schiffe vereinigten „International Mercantile Marine Company“, die nunmehr amerikanischen Kapitalisten die Kontrolle über ein großes Gebiet der nordatlantischen Schifffahrt verschaffte. Nach dem Bericht des Commissioner of Navigation für das Jahr 1902*) verfügten die fünf Linien, welche der Trust aufkaufte, über 1 035 000 Tonnen, von denen nur ein kleiner Bruchteil — weniger als ein Sechstel — unter amerikanischer Flagge befindlich war. Die übrigen blieben unter britischer und belgischer Flagge, denen später noch ein Teil der Aktien der holländisch-amerikanischen Gesellschaft zugefügt wurde, und man trat in ein Vertragsverhältnis zu den Kontinentallinien Deutschlands. Damit besaß man eine erhebliche Einnahmequelle auf einem wichtigen Feld der transatlantischen Schifffahrt. — Am Pazifischen Meer, wo man seit längerer Zeit bereits mit größerem Nachdruck selbständig die Schifffahrt gepflegt und auf die Unterhaltung leistungsfähiger amerikanischer Linien in Konkurrenz mit den japanischen und kanabischen transpazifischen Linien gesehen hatte, hat sich neuerdings im Anschluß an die Begründung einer großen westöstlichen Eisenbahnlinie eine nachdrücklichere Beteiligung durch den Bau zweier großer 20 000 Tonnen-Steamer angekündigt, die der vorherigen Einstellung zweier Dampfer von je 13 500 Tonnen folgen, und hinsichtlich deren es in einem nachdrücklichen Hinweis des Berichts des Commissioner of Navigation heißt: Die „Minnesota“ und „Dakota“ als Vorläufer ähnlicher Dampfer würden die Vorherrschaft der amerikanischen Handelsflotte im pazifischen Meer vorausklären; eine Hoffnung, die man im Laufe der nächsten Jahre durch die Erwirkung von Subsidien namentlich für den kolonialen Handel, daran anschließend wohl aber mit weiteren Plänen zu verwirklichen versuchen wird.

Es ist den Amerikanern nicht zu verdenken, wenn sie den Wunsch betätigt haben, sich vor allen Dingen von der englischen Übermacht in ihrer Schifffahrt frei zu machen wobei neben dem Warentransport auch der gewaltige, ständig zunehmende Reiseverkehr der amerikanischen Kajütspassagiere mit in Betracht kommt, der alljährlich höhere Summen aus dem Lande heraussträgt, als fremde Reisende nach Amerika hineinbringen. So kamen in den Vereinigten Staaten zur See an:

	Bereinigte Staaten- Bürger	Fremde Reisende	Einwanderer
1881 . . .	48 500	25 700	669 400
1891 . . .	89 200	18 700	560 000
1901 . . .	157 000	30 000	488 000
1903 . . .	140 700	28 000	857 000

*) Annual Report of the Commissioner of Navigation 1902, S. 68.

Die Zahl der aus den Vereinigten Staaten abreisenden Passagiere hob sich von 56 000 im Jahre 1881 auf 107 000 im Jahre 1891 und 168 000 im Jahre 1903, während auch die Zahl der ausreisenden Zwischendecker in der gleichen Zeit von 48 000 auf 139 000 und 206 000 stieg. Der ganz überwiegende Teil dieses Verkehrs wird von den fremden Gesellschaften besorgt. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß, während die Amerikaner durch den Kajützreiseverkehr den europäischen Dampferlinien starke Einnahmen schaffen, diese ihnen andererseits in der Einwanderung ständig die wertvollsten Einfuhren unentgeltlich zuführen. Mögen die Berechnungen, die Ernst Engel, Becker und andere über den Geldwert der Einwanderer angestellt haben, zahlenmäßig auf schwankendem Fuße stehen; sicher ist, daß die eingeführten Arbeitskräfte beiderlei Geschlechts für die Vereinigten Staaten eine unentgeltliche und wertvollste Einfuhr bedeuten, für welche die Länder, die in den Kosten der Ernährung und Erziehung dieser Leute bisher erhebliche Ausgaben zu machen hatten, keinerlei Gegenwert erhalten. Und bezeichnen die amerikanischen Landwirte die Kinder als die wertvollste Ernte ihres Staates, so ist den Vereinigten Staaten von Europa her in einem durchschnittlich doch recht wertvollen Einwanderermaterial bis an die Schwelle der jüngsten Vergangenheit, wo die weniger erwünschten östlichen Einwandererelemente zu überwiegen beginnen, ein ganz ungeheures, nach Milliarden zu bewertendes Kapital in der Produktionskraft dieser Leute zum Geschenk gemacht worden. Kostenfrei sind ihnen Hunderttausende von großgezogenen und geschulten Arbeitskräften, ausgerüstet mit mancherlei Kenntnissen und Erfahrungen, zur Verfügung gestellt und damit gerade solche Kapitalbestandteile zugeführt, deren sie nötig bedurften. Die Gebildeten brachten ihnen Wissen; durch die Anschwellung des mittellosen, aber arbeitsamen Proletariats wurde bei ihnen gerade die Schicht verstärkt, deren man zum Aufbau der modernen Industrie bedarf; und somit haben diese Freimporte Europas ihre produktiven Kräfte in überraschender Weise gesteigert. Sie sind wertvoller und nützlicher gewesen als irgendwelche anderen Erträge des Außenhandels, eine gegenleistungslose Hergabe großer Kapitalien und als solche auch bei einer Betrachtung der internationalen Bilanz den Amerikanern gutzuschreiben.

Von den Hilfsgewerben des Außenhandels kommen weiter noch das Versicherungswesen, dann der internationale Nachrichtendienst in Frage. Auch im Versicherungsgewerbe hat, gestützt auf seine alten und mächtigen See- und Transportversicherungsanstalten, vor allem die Organisation von Lloyds', noch immer England eine überwiegende Stellung, die ihm einen weiteren Ausgleich seiner negativen Handelsbilanz ermöglicht. Weder Nordamerika noch Deutschland haben trotz einer günstigeren Weiterentwicklung des heimischen Versicherungsgewerbes sich bereits von der englischen Vormacht vollkommen loszulösen vermocht, geschweige denn, trotz mancherlei Versuchen Deutschlands, sich am Weltversicherungsgeschäft auch außerhalb seines engeren Gebietes zu beteiligen, Einnahmeüberschüsse hieraus erzielen können. Zahlenmäßige Angaben allerdings lassen sich auf diesem Gebiet nicht machen.*)

*) Es mag eingeschaltet werden, daß die Versicherung von Europäern in den großen amerikanischen Lebensversicherungsgesellschaften mit der Hin- und Herbewegung von Prämienzahlungen und Kapitalauszahlungen bei Berechnung der internationalen Zahlungsbilanz als erschwerendes Moment mit in Betracht kommt.

Etwas anders als im Rahmen der sonstigen Seegewerbe hat sich seinerzeit die Entwicklung des internationalen Kabelwesens angelassen, indem hier ursprünglich die Anregungen und Versuche mit der Legung eines interkontinentalen Kabels von New Yorker Unternehmern ausgingen, und die Vereinigten Staaten für den amerikanisch-europäischen Verkehr sich dauernd eine selbständige Stellung bewahrten, ihr Netz auch bald nach Süden hin über das amerikanische Mittelmeer und nach Südamerika ausdehnten und neuerdings sich mit ihren Kolonien durch den Pazifischen Ozean und weiter mit Ostasien selbständig verbunden haben. Den Hauptanteil am Weltkabelnetz besitzt aber wieder England, während Deutschland erst in der allerjüngsten Vergangenheit überhaupt mit größeren transkontinentalen Kabelunternehmen auftritt.

Das Resümee ist, daß im Seeverkehr England seine dominierende Stellung zwar heute etwas abgeschwächt findet, daß sie aber nach wie vor eine Tatsache, und zwar eine nachdrücklichere als seine Welthandelsstellung, darstellt, die noch bis in die allerjüngste Vergangenheit, namentlich den Vereinigten Staaten gegenüber, mit außerordentlicher Wucht zur Geltung gelangte, bis diese durch die kapitalistische Invasiön der englischen Seeschiffahrtsgewerbe ihrer Position eine neue Basis zu schaffen begannen.

VI.

Wie ist es nun aber mit den fremden Kapitalien bestellt, die in den drei Ländern arbeiten, bzw. den Summen, die letztere selbst im Auslande werben lassen? — Für eine Gesamtübersicht haben wir keinen genügenden Anhalt. Der Prozeß der internationalen Kapitalanlagen und Bewegungen ist ein ungemein komplizierter. Die „sichtbaren Einfuhren“ werden zum großen Teil durch „unsichtbare Einfuhren“ gedeckt, bestehend in den Erträgen im Auslandewerbender Kapitalien. In den drei in Frage kommenden wie allen anderen Ländern stehen diesen aber natürlich im Inlande werbende ausländische Kapitalien gegenüber, deren Erträge als „unsichtbare Ausfuhren“ ständig herausfließen. Die internationalen Zahlungen werden auf mannigfache Weise geleistet. Hauptsächlich durch den Wechselverkehr und bankmäßige Überweisungen (Schecks und sonstige Übertragungen in den Büchern der Bankiers und Kaufleute), daneben durch Postanweisungen, auf Reisen mitgenommene Summen, schließlich, aber nur in verhältnismäßig sehr geringem Umfang, durch Edelmetallversendungen — Bewegungen, deren Gesamtumfang sich zur Zeit jeder Kontrolle entzieht. Selbst wenn man aber übersehen könnte, wie hoch sich die in den einzelnen Ländern heraus- und hereinfließenden Summen alljährlich bemessen, so würde daraus doch nicht hervorgehen, was sie tatsächlich für die internationale Zahlungsbilanz bedeuten. Die internationalen Ausgleichs vollziehen sich in ungleichen und nicht zu übersehenden Perioden.

Es kann sich bei den großen Bewegungen auf dem Geld-, Wechsel- und Finanzmarkt um das Ein- und Ausströmen von Kapitalerträgen handeln, aber auch um werbende Kapitalien selbst, die zu dauernder oder vorübergehender Anlage kommen und gehen, bald bleibende Unterkunft suchen, bald nur kurze Beschäftigung auf dem Finanzmarkt auf Grund internationaler Arbitrage erhalten, dann wieder zurückgezogen werden. Daher kann also die Zahlungsbilanz des Landes in einem einzelnen Jahr aus sehr verschiedenen Gründen schwanken. Ein lange anhaltender ungünstiger Stand

der Wechselkurse kann darauf beruhen, daß man ständig mehr Produkte vom Auslande empfängt als man dorthin liefert, daß man diesem Fracht- und Versicherungskosten, Handelsprofite usw. und Schuldzinsen bezahlen muß. Er kann aber auch darauf beruhen, daß man große Kapitalien als Anlagen ins Ausland sendet. — Ferner ist es ein großer Unterschied für den dauernden Ausgleich, was ein Land mit den Werten tut, welche es vom Auslande bezieht, ob es etwa Halbfabrikate oder Fabrikate zur Entwicklung seiner eigenen Ressourcen, zum Ausbau von Transportmitteln und Fabriken ansaugt und geliebene Kapitalien fruchtbar anlegt, oder ob Warenzufuhren einfach konsumiert, Kreditkapitalien in Spekulationen vergeudet werden. Kriegspolitik, kriegerische Vorbereitungen und Operationen verändern auf Jahre das Aussehen der Zahlungsbilanz. Selbst die Edelmetallbewegung zeigt, wie gesagt, in der heutigen komplizierten Wirtschaft nicht viel. Man kann durch Finanztransaktionen, wie Rußland es getan hat, größere Edelmetallmengen heranziehen und dabei doch nur immer tiefer in Schulden geraten, während es keineswegs gesagt ist, daß die ständigen Edelmetall-Exporte der Vereinigten Staaten eine Verarmung bedeuten. Sie können unter Umständen die Bezahlung für Leihkapitalien darstellen, welche die Entfaltung großer innerer Ressourcen und damit eine unverhältnismäßige, dauernde Bereicherung des Landes hervorrufen müssen, oder dazu dienen, ein Guthaben im Ausland zu schaffen, oder nur Operationen der Geldpolitik dienen.

Über im Auslande arbeitende Kapitalien liegen aus den letzten Jahren für drei Länder Schätzungen vor, nachdem schon früher in England generelle Berechnungen über die Erträge der im Auslande angelegten englischen Kapitalien angestellt waren. Diese letzteren gingen von den Ergebnissen der englischen Einkommensteuerstatistik aus, welche u. a. auch eine besondere Erhebungsrubrik für Erträgnisse aus in auswärtigen Fonds angelegten Summen zeigt. Die letzten Angaben in dem *Blaubuch über British and Foreign Trade and Industrial Conditions**) geben an, daß die Erträge aus diesen Anlagen zwischen 1891/92 und 1901/02 sich von $54\frac{1}{2}$ auf $62\frac{1}{2}$ Millionen Pfund gesteigert haben, eine Vermehrung also von über 160 Millionen Mark Kapitalerträgnissen, die, einem Durchschnittsertrag von 5 pCt. entsprechend, eine Steigerung der Anlagen im Auslande von annähernd drei Milliarden in zehn Jahren anzeigen. Es sind darin aber nur die Erträge aus indischen Regierungs- und garantierten Eisenbahnwerten, kolonialen und anderen Staatspapieren und sonstigen Fonds, aus Coupons und Anlagen in fremden Eisenbahnen, d. i. aus Effekten, enthalten. Bei Annahme eines gleichen Durchschnittsertrages von 5 pCt. würde auf ein englisches Anlagekapital von mehr als 25 Milliarden Reichsmark in fremden Papieren zu schließen sein, wozu aber noch sehr große, nicht abzuschätzende, sicher nach vielen Milliarden zählende Anlage-summen auf anderen Gebieten, wie Grundbesitz, Hypotheken-, Kredit- und Geschäftskapitalien usw., hinzukommen. Das englische *Blaubuch* ist gewiß berechtigt, anzunehmen, daß schon aus den Schiffsahrtspflichten und den Erträgen dieser Effekten, auch ganz abgesehen von den Handelsgewinnen usw., die negative Handelsbilanz Großbritanniens reichlich gedeckt ist; und die Entwicklung der letzten Jahre, mit einer gewissen Einschränkung während der Zeit des kostspieligen Transvaalkrieges, hat auch

*) a a. D., S. 102.

eine weitere Verstärkung der in überseeischen Gebieten arbeitenden englischen Kapitalanlagen erkennen lassen. — In Deutschland allerdings haben, wie gleich zu zeigen sein wird, die englischen Anlagen in der Neuzeit erheblich abgenommen, und wie sich dies in Amerika verhält, werden wir gleichfalls noch sehen. Auch in anderen Teilen von Europa dürfte der Einfluß des englischen Kapitals heute geringer sein als vor einem Menschenalter. In überseeischen Ländern aber, in ganz Mittel- und Südamerika, in Asien und Afrika, steht auch außerhalb der britischen Kolonien das englische Kapital seinem absoluten und relativen Umfang nach heute bedeutsamer da als je. Es ist nicht mit Unrecht gesagt, daß die Regierung mancher amerikanischen Staaten und Provinzen noch heute von den Geldmagnaten der Londoner City besorgt oder kontrolliert wird, die für die von ihnen gewährten Darlehen ihrem Handel und ihrer Industrie die gewaltigsten Vorteile zu sichern wissen. Britisches Kapital beherrscht finanziell z. B. Brasilien fast vollkommen, ebenso die meisten mittelamerikanischen Länder und die ganze amerikanische Westküste. Der verhältnismäßige Rückgang der Bedeutung des deutschen Handels in Süd- und Mittelamerika dürfte nicht zum letzten darauf zurückzuführen sein, daß das deutsche Kapital heute hier nicht mit den Anlagen anderer Länder, Englands, Frankreichs und Nordamerikas, Schritt hält. Jene Tendenzen, welche u. a. zum Erlaß der deutschen Börsengesetzgebung führten und eine Verlangsamung des Tempos der Kapitalbildung in Deutschland herbeiführten, eine Abneigung gegen die Verstärkung überseeischer Kapitalanlagen zeitweilig erzeugten, haben rückwirkend einen ungenügenden Fortschritt in der Wahrung und Ausdehnung der deutschen gewerblichen Einflusssphäre in diesem Gebiete zur Folge gehabt.

Die deutschen Anlagen in überseeischen Ländern haben die Denkschriften des Reichs-Marine-Amtes Ende des 19. Jahrhunderts auf eine Gesamtsumme von $7\frac{1}{2}$ bis 8 Milliarden Mark auf Grund eingehender Erhebungen berechnet, wozu eine noch größere Summe von Anlagen in europäischen Ländern kommen dürfte, so daß wir heute vielleicht auf gegen 20 Milliarden Mark im Auslande arbeitender deutscher Kapitalien schätzen dürfen. Eine nach deutschem Vorbilde im Jahre 1902 in dem dritten großen Gläubigerland der Welt, Frankreich, angestellte Untersuchung kam zu einer Gesamtsumme von nahezu 30 Milliarden Francs französischer Kapitalanlagen im Auslande. Die Anlagen in den Vereinigten Staaten wurden hier auf 600 Millionen Francs geschätzt, während die deutsche Denkschrift auf ein deutsches Anlagekapital in der Union von zwei Milliarden taxierte. Aus den Vereinigten Staaten selbst haben wir keine zuverlässigen Angaben über im Auslande werbende Kapitalien. Amerika ist bisher noch Schuldnerland in ganz großem Stil. Viele Milliarden Dollars sind hier für englische, deutsche, französische, holländische Rechnung angelegt. Doch steht fest, daß im Laufe der letzten Jahre alljährlich auch nicht unerhebliche Summen nach Mittel- und Südamerika gegangen sind, und selbst in Europa betätigt sich der Organisationsgeist amerikanischer Kapitalisten mit steigendem Nachdruck. Vorübergehend sind 1900 russische und deutsche Anleihen an der New Yorker Börse aufgenommen, und 1903 schätzte man, daß in den letzten Jahren jährlich etwa 150 Millionen Dollars zu Anlagezwecken ins Ausland gewandert seien, worin man gleichzeitig eine Erklärung der Edelmetallexporte trotz Steigens positiver Handelsbilanz zu geben versuchte, die von anderer Seite auf die Rückzahlung amerikanischer Schulden zurückgeführt wurden.

Dies ist eine Seite des Bildes. Englische Kapitalien werben im ganz großen Stil, französische und deutsche in erheblichem Umfang in der ganzen Welt, Uncle Sam beginnt, sich daran zu beteiligen. Daneben aber kommt die andere Seite in Betracht: welche fremden Kapitalien werben in unseren drei Ländern? Hier fehlen die Zahlen fast vollkommen, aber die Sachkenner haben doch ein gewisses Urteil darüber und bestätigen, daß heute auch in dem kapitalkräftigen England fremde Gelder arbeiten, vor allem deutsche und französische, daß Deutschland bisweilen noch nennenswerte auswärtige Kredite, oft jetzt französische, gelegentlich noch immer englische, in Anspruch nimmt, und daß Amerika von überall her Betriebskapital ansaugt. Und wieder finden wir hier das merkwürdige Schauspiel, daß die drei großen Konkurrenten oft die größten Geschäftsfreunde sind. Einstmals war England, wie erwähnt, der große Geldgeber der Welt, der mit seinen Mitteln die Schwungräder der fremden Industrien in Bewegung setzte und die Profite hieraus einzog. Englisch Kapital half die Eisenbahnen und Fabriken einer Reihe anderer Länder, nicht zuletzt von Deutschland und Nordamerika, bauen und rüstete sie, darauf gestützt, zunächst vielfach mit englischem Material und Vertriebsmitteln aus. Es gab eine Zeit, in der Deutschland aus England seine technischen Kenntnisse und seinen Unternehmungsgeist bezog; noch heute legen die Namen mancher großen Unternehmungen, wie die Continental-Gas-Association usw., die St. Pauli-Brewing-Company in Bremen, die Apollinaris-Company am Rhein, Zeugnis für die Nationalität ihrer Gründer und teilweise noch jetzigen Besitzer ab. Manche andere Unternehmungen sind inzwischen wieder in deutschen Besitz übergegangen, und während, wie gesagt, eine starke Abnahme englischer Kapitalien in Deutschland zu verzeichnen ist, finden wir eine zunehmende werbende Betätigung deutscher Kapitalien in englischen Unternehmungen. Wie die Dinge liegen, ist es mir nie recht begreiflich erschienen, warum man sich in Deutschland gegen die Beteiligung englischen Kapitals an deutschen kolonialen Unternehmungen gestäubt hat, wo deutsches Kapital in mäßigem Umfang eine Betätigung in englischen Kolonien seit lange auszuüben vermochte. Die Vorherrschaft des englischen Kapitals ist vorbei, und ein wechselseitiges Nebeneinander- und Zusammenwirken kann wahrlich keinem der beiden Teile von Nachteil werden.

Komplizierter liegen die Dinge in Nordamerika, das seit Jahrzehnten den Kapitalisten aller Länder ein immer erweitertes Gefilde fruchtbarer Anlagemöglichkeiten bietet. Viele Milliarden englischen Geldes stecken in der Union, und Deutschland hat hier in mäßigerem Umfange gleichfalls ständige Stützpunkte unterhalten. Nun ist allerdings seitens der Enthusiasten des Dollarmilliardentums, der Trusts und des Landes der unbegrenzten Möglichkeiten behauptet worden, die Zeit, wo Amerika Europas Schuldner gewesen wäre, sei ihrem Ende nahe. Hunderte von Millionen wäre Amerika seit dem spanisch-amerikanischen Kriege infolge seines inneren Aufschwungs zurückzahlen bereits in der Lage gewesen. Es hätte seine Papiere an den fremden Börsen aufgekauft, seine Schulden stark abbezahlt und sei im Begriff, der Geldgeber der Erde zu werden; der Weltmarkt des Geldes, Lombard-Street in London, würde nunmehr durch Wall-Street in New York ersetzt werden. Hatte man noch bei Ausbruch des Venezuela-Konfliktes von England durch einige Finanzoperationen, die die New Yorker Börse plötzlich lahm legten, eine so empfindliche Lektion erhalten, daß man zum Nachdenken und zum Ausgleich geneigt wurde, so würde nunmehr alsbald London in eine

entsprechende Abhängigkeit von New York kommen. Man wies darauf hin, wie das amerikanische Kapital neben den bereits erwähnten Operationen der Trusts angefangen hätte, in England zu arbeiten, wie von Amerikanern sogar die Untergrundbahnen in London gebaut würden und Industrieunternehmungen der elektrischen Branche, Maschinenfabriken usw., in England angelegt wären, wie die Union ja industriell schon so weit überlegen sei, daß man die berühmte Atbarabrücke im Subanfeldzuge und Schienen für die Kolonien aus Amerika habe beziehen müssen usw. usw. — Auch hinsichtlich Deutschlands haben Vanderlip und Genossen ähnliche Behauptungen aufgestellt; die Gründungen amerikanischer Fabriken in Deutschland, Niederlassungen der Niles Tool Works, von Nähmaschinen-, Schreibmaschinen- und Pianofortefabriken usw., Aufkauf von Kaliverken u. dgl. seien die Vorboten des nahen finanziellen Triumphs des Amerikanismus. Die industrielle Entfaltung von Mittel- und Südamerika, Ostasien usw. ginge in noch rascherem Tempo in nordamerikanische Hände über. Dies hat in England tatsächlich zeitweilig starke Befürchtungen erzeugt, so daß ein Autor, Stead, ein direktes politisches Aufgehen Englands als Provinz der Union befürwortete. Doch haben sich zur Zeit die Prophezeiungen noch nicht erfüllt. Und ein vorsichtiger amerikanischer Beobachter, W. S. Allen, rechnete im Herbst 1903 in der „Sewanee Review“ und in angesehenen amerikanischen Handelszeitschriften aus, daß alle Behauptungen von Kapitalrückzahlungen an Europa irrig seien. Zwischen 1898 und 1901 seien seitens Europas für mehr als 1 Milliarde amerikanischer Werte mehr an der New Yorker Börse gekauft als an Amerika zurückverkauft, und allein 1902 wären $1\frac{2}{3}$ Milliarden Dollars fremden Kapitals in der Union angelegt.*)

Die großen Operationen, durch die die Amerikaner ihre Werte in London unterzubringen suchten, haben keineswegs in den letzten Jahren an Intensität nachgelassen, vielmehr hat man die alte Welt auch an der Finanzierung der neuen Trusts zu interessieren gesucht. Es wird angenommen, daß auch deutsche Kapitalien in den Vereinigten Staaten heute stärker tätig seien als je zuvor. Große neue Verbindungen zwischen deutschen und amerikanischen Finanzinstituten, Emissionen nordamerikanischer Werte an den deutschen Börsen trotz der Schwierigkeiten der Börsengesetzgebung, lassen das als sicher erscheinen. Darin ist indes für Amerika keineswegs ein Nachteil zu erblicken, denn die Kapitalien, die es sich noch immer leicht, während es gleichzeitig auch vielfach die technischen Kenntnisse durch Entsendung von Studierenden oder das Engagement von Sachverständigen fast gratis bezieht, dienen ihm nach wie vor zur Entfaltung seiner Ressourcen und damit seiner eigenen Überzeugung nach zur sicheren Etablierung des „Rocher de bronze“ einer zukünftigen industriellen Weltherrschaft, auf die es rechnet. Es ist ja ein eigentümlicher Vorgang in unserer Zeit, daß die Länder der älteren Kultur mit unvergleichlicher Weitherzigkeit ihr Kapital, ihre Menschen, ihre Kenntnisse zur Entfaltung neuer Konkurrenzländer herzugeben jeden Augenblick nur allzubereit sind. Es ist geborgtes Geld, mit dem das Land der Sterne und Streifen seine Konkurrenz auf dritten Märkten gegenüber den Darleihern begründet und entfaltet, wie dies seinerzeit auch Deutschland mit Hilfe englischen Geldes tat.

*) W. S. Allen: What becomes of our Trade Balances? („Sewanee Review“, August 1903); vgl. auch die „American Monthly Review of Reviews“, 1903, Bd. II, S. 351 ff.

VII.

Die Entwicklung birgt möglicherweise mancherlei Gefahren für die Zukunft in sich. Bald mag der Moment kommen, wo Amerika wirklich alles zurückbezahlen kann und dann als viel bedeutenderer Konkurrent auftritt. In der Gegenwart allerdings der letzten Jahrzehnte hat England in erster, Deutschland in zweiter Linie aus den Beziehungen mit der Union sehr reiche Vorteile eingeholt, wobei ja allerdings vielleicht nicht zu verkennen ist, daß das Vereinigte Königreich sich in engere Beziehungen eingelassen, sich, wie in seinem Nahrungsmittel- und Rohmaterialbedarf, so auch in der Stützung auf Kapitalerträge stärker von dem Tochterstaat über See abhängig gemacht hat, als vorzichtigen Gemütern diesseits des Atlantischen Ozeans auf die Dauer rätlich erscheinen muß. Was man schon vor 1860 für die Schrecken der Baumwollhungerstnot vorausahnte, ist heute hinsichtlich der Möglichkeit einer etwaigen Unterbindung nordamerikanischer Lebensmittelzufuhren, des Versiegens der nordamerikanischen Kapitalzinszahlungen noch weit bedenklicher; nicht zum wenigsten auch deshalb, weil man fühlt, sich durch seine ganze Position in Handel und Schifffahrt, Kolonialwesen und Kapitalbewegung so stark von den Vereinigten Staaten abhängig gemacht zu haben, daß in entscheidenden Momenten die englische Politik ihnen gegenüber vielleicht nicht so frei schalten kann, wie sie wünscht. Auch bei der weiteren Erörterung der Chamberlainschen Pläne wird die Stellungnahme der Vereinigten Staaten von mitentscheidender Bedeutung werden.

Durch seine Lage zu den mitteleuropäischen Staaten dürfte Deutschland, nachdem ein Teil der englischen Zwischenhandelsmacht dahingeschwunden ist, hier in Zukunft vielleicht in etwas günstigere Lage kommen können als das Größere Britannien, dessen „dissecta membra“ sich über die Welt verteilen, namentlich, wenn man in Zukunft dazu gelangt, seine äußere Wirtschaftspolitik in Übereinstimmung mit den übrigen Teilnehmern an den kontinentalen Handelsverträgen des Jahres 1905 zu regeln. Ein erhebliches Gebiet, bewohnt von mehr als 160 Millionen konsumkräftiger Menschen, könnten die Vertragsstaaten Deutschland, Österreich und Ungarn, Italien, die Schweiz, Belgien, Rumänien, Serbien, Bulgarien — auch abgesehen von Rußland mit weiteren 100 Millionen Menschen — hier gar wohl durch die Vereinigung ihrer Bestrebungen Erhebliches leisten. Sowohl den Vereinigten Staaten wie den englischen Kolonien, wie schließlich anderen Rohstoffe produzierenden Ländern könnte man in gemeinsamem Vorgehen eine unvergleichliche Nachfrage als Preis für Konzessionen in Aussicht stellen oder vorenthalten.

Die Vorteile allerdings des schon heute, außer an der kanadischen Grenze, sozusagen nachbarlosen Einheitsstaates Nordamerika mit seiner riesigen, erst dünn besiedelten Fläche, und die sich aus der Gesamtheit seiner inneren Ressourcen ergebende Möglichkeit einer wirtschaftlichen Unabhängigkeit gegenüber der Außenwelt werden England und Deutschland nie erreichen können. Sie müssen, um ihren Bewohnern Nahrung und Arbeit zu schaffen, ihre Kapitalien außerhalb des eigenen Gebiets arbeiten lassen. Die zunehmende Bevölkerung und der Wunsch, dieser eine hohe und steigende Lebenshaltung zu sichern, muß sie darauf Bedacht nehmen lassen, alle ihre Gewerbe zu vergrößern und die Erträge der auswärtigen Kapitalien zu steigern. Zu jenem Zweck bedürfen Deutschland und England ihrer Gesamteinfuhren von heute schon 16 Milliarden, und es ist für sie in gewissem Sinne eine sekundäre Frage, ob letztere durch Exporte oder

durch die Erträgnisse einer im Auslande werbenden Kapitaltätigkeit bezahlt werden. Die Hauptsache ist, daß sie über eine genügende produktive Kraft verfügen, um ihren Bedarf ständig mit Sicherheit zu beschaffen.

Fragen, die mit diesem Problem zusammenhängen, werden im Laufe der nächsten Jahre unzweifelhaft zu neuen Ausgleichungen und Konstellationen drängen. Wie diese ausfallen werden, ob England sich mit seinen Kolonien enger zusammenschließen, die Gefahr einer Differenz mit den Vereinigten Staaten laufen, oder um diese zu vermeiden, darauf verzichten, und der Gefahr einer Verdrängung seiner Kapitalien aus wichtigen Gebieten der Monroedoktrin ruhig ins Auge schauen wird, ob es einen Teil seines kolonialen und überseeischen Einflusses um der amerikanischen Freundschaft willen mehr oder weniger preisgeben, sich im Pazifischen Ozean bescheiden wird, die zweite oder dritte Rolle zu spielen, ob es versuchen wird, als Teil des Größeren Britanniens sich mit außereuropäischen Gebieten gegen Europa zu stellen oder bei den alten Bekannten, den Kontinentalmächten, mit weisem „divide et impera“ eine Rückendeckung suchen wird — wer kann das voraussagen? Wird Amerika eine ununterbrochene Fortsetzung seines wirtschaftlichen und politischen Aufstiegens in die Annalen der Geschichte eintragen dürfen, oder auch einmal zeitweilig wieder an die Grenzen seines derzeitigen Könnens gelangen? Das müssen wir abwarten; ebenso wie Deutschland noch die Probe zu bestehen hat, ob es die inneren und äußeren Grundlagen seines politischen und wirtschaftlichen Aufschwungs dauernd intakt und entsprechend seiner Bevölkerungsbewegung ebenso erweiterungs- wie widerstandsfähig zu erhalten vermag.

Die angestellten Betrachtungen haben gezeigt, wie, noch ehe die Wandlung in Rußlands militärisch-politischer Stellung eintrat, die drei germanischen Nationen ihre überragende Bedeutung in der Weltwirtschaft begründet haben; die eine Nation mit ihrer weltbeherrschenden Tradition, ihrer politischen Erbweisheit und ihrer wirtschaftlichen, technisch-kapitalistischen Kraft, die andere mit ihren ungeheuren jugendkräftigen Impulsen, ihrem Drang zur Überwindung der denkbarsten Schwierigkeiten, die dritte mit ihrer eisern konsequenten Arbeit, ihrer wissenschaftlich systematischen Durchbildung des technischen und geistigen Lebens, ihrem straffen militärisch industriellen Organisationsvermögen; alle drei mit rapider steigender Bevölkerung und ständiger Zunahme des Willens zu materiellem und sozialem Aufschwung. Die Größe der Fläche, die noch außerhalb des Bereichs ihrer wirtschaftlichen Unternehmungen liegt bzw. von diesen erst schwächer berührt wird, bietet die Möglichkeit weiterer, stärkerer Entfaltung für alle drei.*) Die innere Entfaltung einer jeden gewährt daneben auch die Aussicht auf eine weitere Steigerung der Intensität der gegenseitigen Beziehungen, die wohl noch für eine längere Zukunft für alle drei von überragender Wichtigkeit bleiben werden. Gerade gegenüber dem englischen Liebeswerben, dessen Sinn und Absichten man in Amerika ebensowohl erkennt, wie die einsichtsvollen Deutschen sich darüber klar sind, was die Angriffe eines Teils der englischen Presse auf Deutschland bezwecken, ist es von Bedeutung, wie die amerikanischen Stimmen zunehmen, die die dreiseitige Interessengemeinschaft betonen und es für die

*) Über das Nebeneinanderarbeiten englischen, deutschen und amerikanischen Kapitals in Mittel- und Südamerika vgl. z. B. das Buch „Amerika, seine Bedeutung für die Weltwirtschaft usw.“ a. a. D.; über Ostasien die verschiedenen Aufsätze im „Nauticus“ usw.

Mission der Vereinigten Staaten erklären, sich keinesfalls darauf zu verlegen, England gegenüber anderen Ländern, vor allem Deutschland, einseitige Dienste zu erweisen, sondern gute Beziehungen zwischen den drei Kulturländern zuwege zu bringen, die sich in politischer und sozialer Beziehung am nächsten stehen, wirtschaftlich durch so viele Bande miteinander verknüpft sind, daß ein Bruch stets beiderseits tiefe Wunden schlagen müßte. *) Eine derartige Stellungnahme spricht um so mehr für eine wahrhaft hohe politische Auffassung der Nordamerikaner, als in allen etwa möglichen Konflikten sie im Grunde genommen zunächst wohl am wenigsten gefährdet sind und der Verwirklichung ihrer politischen und wirtschaftlichen Zukunftsträume auf Kosten der anderen beiden Mächte durch einen Konflikt zwischen diesen anscheinend am schnellsten näher gebracht werden würden. Der einzig gefährliche Gegner Englands, könnten sie bei einem Konflikt zwischen England und Deutschland zunächst auf alle Fälle der tertius gaudens sein. Dann aber würde für sie selbst die Gefahr eines abermaligen Zusammenstoßes mit dem Nachbarreich erheblich näher rücken, und im Hintergrunde tauchte das Bild anderer Nationen und Rassen auf, die nun den Weltkampf ihrerseits fortzuführen bereit wären. Beides scheint keine erfreuliche Aussicht für die Freunde pangermanischer Kulturentwicklung.

Sind die wirtschaftlichen Erwägungen glücklicherweise in unserer Zeit nicht die allein ausschlaggebenden, so wird doch die ruhige Würdigung der wirtschaftlichen Lage mehr denn je mitbestimmend für die Stellungnahme der Weltmächte bei ihrer Politik sein müssen; sie wird neben der näheren Zukunft auch die Frage der sich daraus mit großer Wahrscheinlichkeit ergebenden ferneren Zukunftskonstellationen in das rechte Licht rücken.

*) Vgl. z. B. den bedeutenden, schon vor mehr als Jahresfrist erschienenen Aufsatz von J. W. Burgeß: *Germany, Great Britain and the United States in 'Political Science Quarterly'*, Bd. IX, 1904, S. 101 ff.



Hongkong.

Eine kolonial-hygienische Studie

von Dr. Stephan, Marine-Stabsarzt im Reichs-Marine-Amt.

(Mit 1 Texttabelle.)

Als die Engländer im Jahre 1840 die Insel Hongkong besetzten, war sie ein öder Felsen, und im Jahre 1889 konnte der damalige Gouverneur Sir William de Voerz ohne Übertreibung nach London berichten: „Man darf bezweifeln, ob noch irgendwo auf der Erde materielle und moralische Leistungen, wie sie sich hier gleichsam in einem Brennpunkt zeigen, vor das leibliche Auge oder vor den nachdenkenden Geist treten, und ob irgend ein anderer Ort der Welt besser geeignet sei, den Stolz auf den britischen Namen wachzurufen und zu rechtfertigen.“ Diese Worte gelten heute mit noch größerem Rechte, und man muß Hongkong in neidloser Bewunderung als eines der ruhmvollsten Blätter in der Geschichte der englischen Kolonisationsarbeiten bezeichnen. Aber trotz oder vielmehr gerade wegen ihres beispiellos raschen Aufblühens steht die Kolonie, was ihre sanitären Zustände betrifft, jetzt vor einer Anzahl schwerer Sorgen. Nun liegt mir nichts ferner als eine tadelnde Kritik der vorhandenen Mißstände. Wenn ich es unternehme, auf Grund eigener Anschauung*) und zuverlässiger, meist amtlicher Quellen die gegenwärtige sanitäre Lage Hongkongs zu schildern, so geschieht es vor allem, weil sich daraus wertvolle Erfahrungen ableiten lassen, die mehr oder weniger für jede europäische Niederlassung in China Geltung haben.

Des besseren Verständnisses halber muß ich einige kurze, geschichtliche Bemerkungen vorausschicken, aus denen sich zugleich ergeben wird, daß auch „in der guten alten Zeit“ die Gründung einer Kolonie viele Opfer an Geld und Menschen kostete und schon damals nur möglich war, wenn man sich auf eine ausreichende Flotte stützen konnte.

Im Jahre 1833 erlosch das 200jährige Handelsmonopol der Ostindischen Kompanie mit China. Die herrschenden Kreise in Canton wie in Peking waren ausgesprochen fremdenfeindlich, und es stand zu befürchten, daß der europäische Handel aufs äußerste erschwert oder ganz unterdrückt werden würde. Die Engländer, die damals den Löwenanteil an diesem Handel hatten, waren entschlossen, beides zu verhindern, und dazu bedurften sie eines festen Stützpunktes, womöglich in der Nähe von Canton, dem einzigen Hafen des Festlandes, der fremden Schiffen geöffnet war. Macao war seit 1557 portugiesisch und kam deshalb nicht in Betracht. Da riet Lord Napier, der englische Generalbevollmächtigte, im Jahre 1834, nachdem er vom Bizetkönig von Canton in unwürdigster Weise behandelt worden war, man solle mit dem beginnenden Südwestmonsun eine kleine Flotte in die chinesischen Gewässer einlaufen lassen und die Insel Hongkong an der Ostmündung des Perlfusses besetzen, die zu jenem Zwecke wunderbar geeignet sei. Der Hauptgrund, weshalb er aus dem Inselgewirr vor dem Perlfusse gerade Hongkong nannte, war wohl der verhältnis-

*) Die Herren Regierungsgärzte haben mich durch ihr liebenswürdiges Entgegenkommen zu großem Danke verpflichtet.

mäßig große Reichtum an Frischwasser, dessentwegen Hongkong schon von den Schiffen der Ostindischen Kompagnie gern aufgesucht worden war. Daß die Insel nach dem Festlande zu einen Hafen von bedeutender Wassertiefe einschloß, kam damals bei den flachgehenden Schiffen noch nicht in Betracht, erwies sich aber in der Folge als eine der Grundbedingungen für das Emporblühen der jungen Kolonie, die in demselben Maße wuchs, wie Macao seiner seichten Reede wegen an Bedeutung verlor. Lord Napier starb noch im Herbst 1834 am Fieber, und sein Rat wurde nicht in die Tat umgesetzt. Es folgte der sogenannte Opiumkrieg, schwere Jahre für die englischen Kaufleute, deren zähes Ausharren auf ihrem gefährlichen Posten volle Bewunderung verdient, so sehr man auch vom moralischen Standpunkte aus den Opiumkrieg verdammen mag. Erst 1839 führte Kapitän z. See Elliot, Kommandant der Fregatte Volage, die Engländer, die sich vorübergehend auf Macao zurückgezogen hatten, nach Hongkong. Die Lieferung von Proviant mußte durch ein Gefecht in der Bucht von Kauluhn erzwungen werden. Trotz des Widerspruches der Kaufleute gab Kapitän Elliot die Insel wieder auf, „weil sie von mehreren Seiten Angriffen ausgesetzt sei“. 1840 nahm man Hongkong wieder in Besitz, 1841 wurde die Insel förmlich an England abgetreten, aber erst 1842 im Frieden von Nanking entschied es sich endgültig, daß Hongkong englische Kolonie, und zwar Kronkolonie, bleiben sollte.

Eine englische Gesandtschaft, die auf dem Wege nach Peking im Jahre 1816 einige Tage vor Hongkong geankert hatte, schilderte ihre Eindrücke also: „Wir sahen nur einige arme, wetterharte Fischer, die ihre Neze auswarfen und den Ertrag ihrer mühsamen Arbeit auf den Felsen trockneten, wo ihre elenden Lehmhütten standen.“ In diesem Zustande befand sich die Insel auch bei der Besitzergreifung; sie zählte damals etwa 4000 Bewohner, die von Ackerbau, Fischfang und Seeraub lebten und im Schutze der tiefen Buchten in kleinen Dörfern hausten. Kapitän Elliot, als erster Generalbevollmächtigter, erließ folgende Proklamation: „Zur Wahrung des Friedens und zum Schutze von Leben und Eigentum sollen die Eingeborenen nach den Gesetzen, Gewohnheiten und Gebräuchen der Chinesen (mit Ausnahme von jeder Art Folter), und die übrigen Ansiedler nach englischem Rechte regiert werden.“ Dieses Regierungsprogramm war für die damalige Zeit, wo man den Charakter und die Gewohnheiten der Chinesen noch wenig kannte, wohl am meisten geeignet, in kurzer Zeit viele von ihnen zur Niederlassung zu bewegen, aber es ist, glaube ich, auch schuld daran, daß die Chinesen dem Gouvernment zu selbständig entgetreten konnten. Das zeigte sich schon 1844. Als der Gouverneur verfügte, daß sich alle Chinesen polizeilich einschreiben lassen sollten, wanderten sie auf das Festland und verweigerten die Lieferung von Lebensmitteln und jede Arbeitsleistung so lange, bis die Verfügung zurückgezogen wurde. Jetzt sind die Chinesen ein sehr unbequemer „Staat im Staate“ geworden, wovon noch öfter die Rede sein wird.

1842 wurde Hongkong als Freihafen erklärt, und die Landverkäufe begannen. Eine fieberhafte Bautätigkeit entwickelte sich, und Ende 1842 zählte die neugegründete Stadt Victoria bereits 23000 Einwohner. Da brach bei den Erdarbeitern (wie seinerzeit in Wilhelmshaven) in furchtbarer Weise die Malaria aus. 1844 erstattete der Schatzmeister der Königin, Mr. Montgomery Martin, einen eingehenden Bericht, in dem er dringend riet, einen Ort aufzugeben, der seiner Meinung nach niemals für

Europäer bewohnbar werden würde. Als Beweis führte er den Gesundheitszustand des 98. Infanterie-Regiments an, das in 21 Monaten 257 Mann verloren, und die Royal Artillerie, die in 2 Jahren von 135 Mann 51 eingebüßt habe. Er nannte es eine törichte Hoffnung, daß Hongkong jemals ein Handelsplatz von der Bedeutung Singapores werden könne.*)

Der Gouverneur von Hongkong, Sir John Davis, trat diesen pessimistischen Ansichten entschieden entgegen und sprach die feste Zuversicht aus, es sei allein Zeit erforderlich, daß die Kolonie sich entwickeln und einige Übelstände überwinden könne, die ihren baldigen Fortschritt hemmten. (Er starb erst 1890 und sah sein mutiges Eintreten glänzend gerechtfertigt.) Noch bis 1860 hatte Hongkong schwer unter Malaria und Ruhr zu leiden, höchstwahrscheinlich auch unter Typhus, den man damals häufig für Malaria hielt. Jetzt sind diese Krankheiten nicht mehr von Bedeutung.**)

Das weitere Wachstum der Kolonie, d. h. vor allem der Stadt Victoria, wird nur noch von amerikanischen Städten überflügelt. Folgende Zahlen mögen es veranschaulichen:

Die Einwohnerzahl betrug:

1841 . . .	4 000,	1871 . . .	124 198,***)
1842 . . .	23 000,	1881 . . .	160 402,
1851 . . .	35 000,	1891 . . .	221 141,
1861 . . .	119 321,	1901 . . .	283 975,

darunter 3860 Europäer und Amerikaner und 7768 Mann Garnison (Weiße und Farbige) und Besatzung von stationierten Schiffen.

Die Zahl der Schiffe und ihr Tonnengehalt betrug:

Jahr:	Zahl der Schiffe:	Tonnengehalt:
1861	1 259,	658 196,
1871	34 550,	3 360 622,
1881	27 553,	4 533 304,
1891	27 157,	6 773 243,
1901	20 218,	8 734 308.

Nach Canton und anderen Küstenplätzen herrscht außerdem ein sehr bedeutender Dschuntenverkehr, dessen Bedeutung in sanitärer Hinsicht noch erörtert werden wird. Der Gesamtwert des Hongkonger Handels im Jahre 1901 wurde auf eine Milliarde Mark geschätzt, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß diese Angabe für einen Freihafen nur annähernd genau ist.

Die Ausgaben der Kolonie waren bis zum Jahre 1860, also 19 Jahre lang, größer als die Einnahmen, die hauptsächlich aus Gewerbe- und Gebäudesteuern und aus Stempelabgaben fließen. Auch später folgen noch einige

*) Damals lag die Gründung Singapores erst 25 Jahre zurück. Seltsamerweise scheint der Referent bereits vergessen zu haben, daß die Urbarmachung und Besiedlung dieser tropischen Insel unter Sir Stamford Raffles jedem zweiten Manne das Leben gekostet hatte.

**) Siehe Seite 758.

***) Den Grund dieses Stockens habe ich nicht ermitteln können.

schlechte Jahre, aber im allgemeinen wird die Finanzlage immer günstiger, wie folgende Budgetzahlen zeigen:

Jahr:	Einnahmen:	Ausgaben:
1861	610 757,	526 274,
1871	844 079,	896 040,
1881	1 324 456,	981 582,
1891	2 025 302,	2 449 086,
1901	4 213 893,	4 111 722.

Diese Werte sind in Silberdollars ausgedrückt und geben kein ganz richtiges Bild, da diese Münze nur bis Mitte der 80er Jahre dem Golddollar gleichstand, Anfang der 90er Jahre auf 3 Mark fiel und jetzt kaum noch 2 Mark Goldwert hat.*) Demnach lauten obige Zahlen in Mark:

Jahr:	Einnahmen:	Ausgaben:
1861	2 443 028,	2 105 096,
1871	3 376 316,	3 584 160,
1881	5 297 824,	3 926 328,**)
1891	6 075 906,	7 347 258,
1901	8 427 786,	8 223 444.

Zu den Militärlasten steuert die Kolonie seit 1866 bei, anfangs 400 000 Mark, jetzt 1 700 000 Mark. Die Ausgaben für sanitäre Zwecke werden an anderer Stelle erwähnt werden. Eine genaue Zergliederung des Budgets muß ich mir leider versagen, da sie über den Rahmen dieser Skizze hinausführen würde.

Lage und Beschreibung der Insel.

Die Insel Hongkong liegt auf 22° nördlicher Breite, also hart an der Nordgrenze der Tropen, etwa wie Canton und Kalkutta und auf südlicher Breite Windhoef und Rio de Janeiro. Die stark zerrissene Insel ist 108 qkm groß, also nur wenig größer als Sylt. Die Länge beträgt 20 km, die Breite wechselt von 3,5 bis 9 km. Die Nordseite hat die Gestalt eines flachen Bogens und bildet mit dem Festlande zusammen einen vorzüglichen Hafen, der fast einem Binnensee gleicht. Seitdem im Pekingervertrage von 1898 die umliegenden Inseln und das Festland in bedeutendem Umfange an England abgetreten sind, bildet das Gebiet von Hongkong auch militärisch einen festen Stützpunkt.

Der Blick vom Peak über Hongkong, den Hafen, die Nachbarinseln und die Berge des Festlandes sucht an Schönheit in der Welt seinesgleichen. Die Insel selbst besteht aus steil ansteigenden Granitfelsen, die durch starke Verwitterung schon ziemlich abgerundet sind und lange nicht mehr die grotesken Formen der Tsingtauer Prinz-Heinrich-Berge haben. Die höchste Erhebung ist der Victoria Peak mit 560 m Höhe und sehr steilem, fast senkrechtem Nordabsturz. Gewöhnlich werden in den Namen „Peak“ seine Ab-

*) Dieser Kursfall ist bei allen übrigen Wertberechnungen stillschweigend in Betracht gezogen worden.

***) Übertriebene Sparsamkeit unter dem Gouverneur Sir Pöpe Henessy.

hänge und die nächstgelegenen Grate einbezogen. Sie bilden das neuere Europäer- viertel und enthalten außerdem Befestigungen und militärische Wohngebäude. Das ältere Europäer- viertel liegt am Nordabhange des Berges und geht allmählich in die Chinesenstadt über.

Außer der Hauptstadt Victoria liegen auf der Insel Hongkong noch einige kleinere Orte, darunter Aberdeen mit einem Dock. Die in den Hafen hineinragende Halbinsel Kauluhn trägt seit 1860 eine Niederlassung, die sich etwa zu Hongkong verhält wie Gaarden zu Kiel. Sie besteht aus großen Dock- und Speicheranlagen, wenigen Europäer- wohnungen, vielen Kasernen und einer rasch wachsenden Chinesenstadt. Sie wird in Zukunft noch eine große Rolle spielen, da sie allein imstande ist, die immer mehr anschwellende Bevölkerung der Kolonie aufzunehmen. Ich kann sie aber bei meiner Schilderung vernachlässigen, weil von ihr in sanitärer Hinsicht fast dasselbe gilt wie von Hongkong selbst.

Klima.

Das Klima Hongkongs ist im großen und ganzen vom Seewinde abhängig. In den Sommermonaten weht der Südwestmonsun, der für Hongkong die Regenzeit bringt. Während des Nordostmonsuns herrscht schönes, trockenes Wetter. Im November, Januar und Februar ist das Klima so mild und sonnig wie an wenigen Orten der Erde. Dann erholt sich die weiße Bevölkerung von der entnervenden feuchten Hitze des Sommers. Die höchsten Temperaturen werden im August und September beobachtet und bewegen sich um 30° C., die niedrigsten im Februar zwischen 10 und 15° C. Im Jahre 1893 hat es sogar einmal gefroren. Der Unterschied zwischen den niedrigen Stadtteilen und dem Peak ist bedeutend, so daß man (mit der Drahtseilbahn) in wenigen Minuten aus drückender Hitze in eine angenehme Kühle gelangen kann. Einen Nachteil hat der Peak aber auch: er ist während der heißen Monate oft wochenlang in dichten Nebel gehüllt. Die Wohnungen sind dann so feucht, daß beständig ein Trockenzimmer geheizt werden muß, um Kleidung und wasserempfindliche Vorräte vor dem Verderben zu bewahren. Die relative Feuchtigkeit beträgt im Durchschnitt 75 Prozent, in der Regenzeit über 80 Prozent. Im Jahre 1902 waren nur 51 Tage ohne Sonnenschein, durchschnittlich schien die Sonne 5,3 Stunden täglich.

Die jährliche Durchschnittsregenmenge betrug:

von 1883 bis 1892 . . .	230,95 mm,
von 1893 bis 1902 . . .	194,65 mm.

Die geringste Regenmenge der letzten 10 Jahre hatte 1895 mit 114,57 mm, die größte 1894 mit 260,62 mm. Diese beträchtlichen Schwankungen der Niederschläge üben den nachteiligsten Einfluß auf die Wasser- versorgung Hongkongs aus. Die Aufforstung, die man merkwürdigerweise erst Mitte der 70er Jahre in größerem Umfange begonnen hat, scheint das Klima nicht in dem gewünschten Sinne beeinflußt zu haben. Die Regenhöhen der beiden letzten Dekaden sind kleiner gewesen als die der früheren. Allerdings hat sich nirgends auf der Insel ein üppiger Waldwuchs entwickelt. Der Grund ist wohl darin zu suchen, daß im Winter sehr wenig Regen fällt, und daß die Abhänge zu steil und zu arm an gutem Boden sind.

Anlage der Stadt Victoria und ihre Wohnungsverhältnisse.

Nach der Besitzergreifung war es nicht zweifelhaft, daß sich die neue Ansiedlung nur an der Nordseite der Insel erheben könne, denn diese lag nicht nur unmittelbar am Hafen, sondern bot auch allein wenigstens einen schmalen Strand zur Anlage einer Stadt. Man steckte Straßen ab und zwar möglichst eng, weil der verfügbare Platz sehr klein war. Der als Regierungseigentum erklärte Boden wurde in Losen versteigert und erzielte bald hohe Preise. An Stelle der anfangs einstöckigen Häuser traten bald zwei-, drei-, ja fünfstöckige Bauten, weil eine wilde Bodenspekulation eine flächenhafte Ausdehnung der Stadt verhinderte. Das waren die Zeiten, „wo man die Hygiene für den fernen Osten als Luxus betrachtete, und wo sich die Europäer damit begnügten, in wenigen Jahren ein Vermögen zu erwerben und dann wieder heimzukehren“. Niemand dachte daran, ein Baupolizeigesetz zu erlassen, denn die Kolonie blühte ja, abgesehen von einigen Jahren mit Handelskrisen, zusehends auf, und das Gouvernement ersparte sich alle Vorwürfe der Bevormundung durch Polizeiverordnungen, worüber man in unseren Kolonien nicht selten Klagen hört.

Den ersten Versuch einer Änderung machte Ende der 70er Jahre der Gouverneur Sir John Pope Hennessy, ein Mann, der die Chinesen in übertriebener Weise begünstigte und seine Landsleute „als hergelaufene Eindringlinge betrachtete, von denen die wahren Eigentümer des Landes ausgeaugt würden“. Er wies auf die Übervölkerung der Chinesenstadt und die menschenunwürdige Unterbringung der Kulis hin und machte auf die gesundheitlichen Gefahren dieser Zustände aufmerksam. Die Militärbehörden unterstützten seine Forderungen in einem Berichte an das Kriegsministerium. Daraufhin wurde im Jahre 1880 von der Kolonialregierung eine der ersten Autoritäten auf dem Gebiete der öffentlichen Gesundheitspflege nach Hongkong geschickt, Mr. D. Chadwick, der schon mehrere andere Kolonien assaniert hatte. Er schilderte in einem ausführlichen Berichte die Zustände in so düsteren Farben, daß man sich entschloß, wenigstens gegen die größten Mißstände gesetzlich einzuschreiten. Die Bestimmungen kamen über ein papiernes Dasein nicht hinaus. Einige Jahre später beabsichtigte man zwar eine strenge Durchführung der Bauordnung, aber ein chinesisches Mitglied des Gesundheitsrates wandte ein, es würde Grundbesitz im Werte von Millionen Dollars geopfert, angelegtes Kapital größtenteils wertlos gemacht und das öffentliche Vertrauen zugrunde gerichtet werden. Diese Logik überzeugte: es blieb nicht nur alles beim alten, sondern es wurde sogar von Jahr zu Jahr schlimmer. Erst das alljährliche Auftreten der Pest seit 1894 lenkte die öffentliche Aufmerksamkeit wieder auf die Frage der Übervölkerung, nur dauerte es diesmal 8 Jahre, bis ein Sachverständiger nach Hongkong geschickt wurde. Professor Simpson, eine Autorität auf dem Gebiete der Pest, schilderte in seinen Berichten*) an den Gouverneur die Wohnungsverhältnisse, wie folgt:

Es ist eine besondere Eigentümlichkeit Hongkongs, auf engerem Raume als anderswo eine sehr große Anzahl unsauberer Menschen zu beherbergen. Wegen der Beschränktheit des Baugrundes und der reißenden Bevölkerungszunahme wurden die

*) „The Hongkong Government Gazette“ vom 20. Januar und 20. März 1902, teilweise wörtlich, sonst sinngemäß überfetzt.

Einwohner in hohe, enge Häuser zusammengepfercht. Ohne Rücksicht auf Luft und Licht wurde jedes Stockwerk durch Zwischenwände in Kämmerchen geteilt. Diese sind gewöhnlich fensterlos und beherbergen jedes eine ganze Anzahl Leute. Das System der Kämmerchen ist, außer im Erdgeschloß, für alle Straßen erlaubt, die über 15 Fuß breit sind.

Seit dem Jahre 1890 ist der Strand, die Praya, durch Aufschüttung bedeutend verbreitert worden. Spekulanten haben sich des neuen, durch seine Lage außerordentlich wertvollen Bodens bemächtigt und auf der Praya besonders hohe und große Mietkasernen errichtet. Die Neubauten, die größtenteils erst in den letzten Jahren entstanden sind, beschreibt Simpson also: Viele von den jetzt auf der Praya gebauten Häusern sind 80 Fuß tief und haben keine Seitenfenster. Sie enthalten lange, enge Gänge von 55 Fuß Tiefe bei 12 bis 13 Fuß Breite, vorn und hinten durch je ein Fenster erleuchtet. Das hintere Fenster sieht auf einen Hof von 12 Fuß Tiefe. Die Häuser sind 60 Fuß hoch. Jenseits des schmalen Hofes liegen die Küchen, die von jedem Stockwerk durch eine Brücke erreicht werden. Die Küchen bilden einen Bau von der gleichen Höhe wie das Haus und schneiden tatsächlich den größten Teil des Lichtes von der Rückseite ab. Das Licht von vorn ist ebenso unzureichend, denn die lichte Weite der ohnehin schmalen Straßen wird durch steinerne Veranden*) eingeengt, die auf Steinsäulen errichtet sind und 10 Fuß weit vorspringen. Noch mehr Licht nehmen diese Veranden dadurch weg, daß sie als Wohnstuben benutzt und zu diesem Zwecke durch Matten nach der Straße hin abgeschlossen werden. Das Kämmerchensystem herrscht auch in diesen Neubauten, und die meisten Mieter haben noch Altermieter bei sich. — Die Vorbauten sind einem Geschenk an Land gleichzuachten, das die Regierung dem Grundeigentümer macht. Sie haben sich als Sitte oder Vorrecht in allen Straßen eingebürgert, die über 50 Fuß breit sind. Auf ein Haus von 80 Fuß Tiefe (wie auf der Praya) bedeutet es ein Geschenk von einem Achtel der Bodenfläche, in anderen Stadtteilen noch mehr. Die Queensroad, die etwa 7 km lange Hauptstraße ist 50 Fuß breit, und die Häuser zu beiden Seiten haben dreistüdtige Veranden. Jede Veranda schmälert die Straße um 10 bis 11 Fuß, so daß der Fahrdamm tatsächlich auf weniger als 30 Fuß eingeengt ist. Bei der Bestimmung der Höhe, die ein Haus haben darf, wird die scheinbare Straßenbreite von Grundmauer zu Grundmauer nicht die wirkliche von Veranda zu Veranda, als maßgebend betrachtet.

Der „Report of the Medical Officer of Health for the year 1902“ sagt unter anderem folgendes: „Im Gesundheitsbezirk Nr. 5 (der Hauptgeschäftsgegend der Chinesenstadt) wohnen mehr als 800 Menschen auf dem Acre (40,46 a), d. h. 20 auf einem Ar. Die meisten anderen Bezirke sind ebenfalls bei weitem überfüllt, und es ist für die Wohlfahrt der Kolonie wesentlich, rasch eine Abhilfe für diesen ungesunden Zustand ausfindig zu machen und in die Tat umzusetzen. Soweit ich es ermitteln konnte, gibt es keine Stadt in der Welt mit mehr als 132 Bewohner auf 1 Acre, und dies ist die Durchschnitts-

*) Diese vorspringenden Veranden bilden an den Häusern entlang Gänge, die an die „Lauben“ unserer mittelalterlichen Städte erinnern, nur sind sie nicht so malerisch.

bevölkerungszahl von Hongkong mit Einschluß des unbebauten Landes in der Nachbarschaft der Dörfer, des Rennplatzes, der Friedhöfe, der öffentlichen Gärten, des militärökonomischen Gebietes und des unbebauten Terrains am Nordabhange der Berge. Glasgow, die am dichtesten bevölkerte Stadt der vereinigten Königreiche, zählt nur 61 Einwohner auf 1 Acre. Simpson erwähnt, daß Hongkong im Durchschnitt dreimal so dicht bevölkert sei wie die überbevölkerten Teile von Calcutta.

Außer einer Besatzung von 4204 Köpfen war die Stadt Victoria im Jahre 1902 bewohnt von 9816 Nichtchinesen, die in 920 Häusern wohnten, und 182 000 Chinesen, die in 8314 Häusern untergebracht waren. Dazu kommen über 40 000 Chinesen, die in Booten auf dem Hafen wohnen.

Durchschnittlich war jedes Chinesenhaus von 21,8 Köpfen bewohnt.

Die Bevölkerungsdichte auf 1 Acre war von 117,4 im Jahre 1897 auf 129,3 im Jahre 1901 gestiegen.

Das also war die Wirkung der unter dem Eindrucke der Pestepidemien erlassenen Gesetze gegen die Überbevölkerung Hongkongs. Die seitdem getroffenen Maßregeln sollen bei der Affanierung besprochen werden. Trotzdem wird Victoria auf Hongkong voraussichtlich noch lange den traurigen Ruhm genießen, die am meisten überbevölkerte Stadt der Erde zu sein.

Begebauten und Wasserversorgung.

Die Begebauten und die Wasserleitung sind von einer Großartigkeit, wie sie seit den Zeiten der Römer wohl selten erreicht worden ist.

Die ebenen Straßen am Strande und bis zur Viertelhöhe der Berge sind macadamisiert und, wie in allen englischen Kolonien, vorzüglich gehalten. Die Straßen und Wege, die an den Bergen aufsteigen, sind entweder mit breiten, gerieften Granitplatten belegt oder als richtige steinerne Treppen angelegt. Die Straße nach dem Peak und die Wege auf den Höhen selbst sind betoniert und mit einer Zementschicht bekleidet. Ein großer Teil des Personenverkehrs nach und von dem Peak wird durch eine 1888 eröffnete Drahtseilbahn vermittelt. Viele Wege sind nur aus militärischen Rücksichten angelegt.

Wie schon erwähnt, versorgten sich bereits die Schiffe der Ostindischen Compagnie auf Hongkong mit Wasser. Sie liefen zu diesem Zwecke die Wasserfallbucht im Süden der Insel an. Victoria, das am Nordrande angelegt werden mußte, war auf das Wasser einiger Ravinen angewiesen, die in der Regenzeit, von Mai bis Oktober, reißende Gießbäche mit schmutzig-gelbem Wasser zum Meere leiten, in den trockenen Monaten aber kaum schwache Rinnale bilden. Außerdem gab es Brunnen, deren Wasser bei der wenig entwickelten Brunnenbautechnik und der alle Vorstellungen übertreffenden Unsauberkeit der Chinesen höchst ungesund war. *) Kein Wunder, daß Ruhr und Typhus viele Europäer wegrafften, und Hongkong damals als eine Hölle verschrien war. Da sich außerdem in der schon auf über 100 000 Einwohner angewachsenen Stadt

*) Macao bezieht sein Wasser noch heute aus solchen Brunnen, von denen sich wenigstens die öffentlichen in einem traurigen Zustande befinden.

ein immer größerer Wassermangel fühlbar machte, so entschloß man sich Mitte der 60er Jahre, 25 Jahre nach Gründung der Kolonie, endlich dazu, ein Zentralwasserwerk anzulegen. Auch hier begegnen wir zunächst zögerndem Abwarten des Gouvernements, nachher allerdings einer erstaunlichen Tatkraft. Der Grundgedanke des Wertes war ohne weiteres gegeben. Ein fließendes oder stehendes Gewässer von irgendwelcher Bedeutung gab es auf der kleinen, zerrissenen Insel nicht. Es blieb also nur übrig, eine der vielen Schluchten genügend hoch über dem Meeresspiegel durch eine Talsperre zu schließen und das Wasser der zu dem Tale gehörigen Abhänge während der Regenzeit aufzufangen. Der Wasserverbrauch während der Regenzeit würde sich täglich durch die Niederschläge ersetzen, für die trockenen Monate sollte der im Stauweiher aufgespeicherte Vorrat ausreichen. Nach diesem Plane wurde von 1866 bis 1869 unter dem Gouverneur Mac Donnel das Staubecken von Pokfulum angelegt, das bei 168 ha Oberflächenspiegel 300 000 Tonnen Wasser faßt. Ein 3,6 km langer, gemauerter Kanal führt das Wasser etwa 120 m über dem Meeresspiegel nach der Stadt, in der es sich durch natürlichen Druck verteilt. Schon nach kurzer Zeit erwies sich die Anlage als unzureichend, und man errichtete von 1883 bis 1889 in der Taitambucht, im Osten der Insel, einen neuen Stauweiher von 283,5 ha Oberfläche und 1 692 600 Tonnen Fassungsvermögen. Ein gewaltiger Granitdamm fängt das Regenwasser des vielfach verzweigten Tales auf. Das Wasser wird zuerst mit Pumpen durch einen über 2 km langen Tunnel auf die Nordseite der Insel gedrückt und läuft dann in einem gemauerten Kanal,*) teilweise auf malerischen Aquäduktbogen, an den Bergen entlang bis fast in die Mitte der Stadt. 1899 ist, ebenfalls im Osten der Stadt, ein drittes Becken gebaut worden, Wong-Mei-Cheong, das 117 180 Tonnen faßt. Da es eine nur kleine Talmulde einschließt, hat man bei ihm die Berge besonders weit umgreifende zementierte Wassergräben (catch-waters) angelegt, die auch das nach der Seeseite zu ablaufende Regenwasser auffangen, das sonst verloren gehen würde.

Das gesamte Wasser wird in drei großen Sandfiltern gereinigt, die in der üblichen Weise beschickt sind. Es ist als Regenwasser weich und ist weder an den Sammelorten, noch unterwegs Verunreinigungen durch Menschen oder Tiere ausgesetzt. Die amtlichen Analysen bestätigten seine von vornherein anzunehmende vorzügliche Beschaffenheit.

Die Anlagen haben bisher 8 708 820 Mark gekostet, d. h. bei einer Bevölkerung von 200 000 Köpfen**) 43,54 Mark für den Kopf. Die entsprechenden Ausgaben belaufen sich für Berlin auf 37 Mark, London 61, Wien 64, Liverpool 103, Paris 106, New York 140, Melbourne 158 Mark.

Allerdings ist bei diesen Zahlen die Höhe der Arbeitslöhne zu berücksichtigen, die in Hongkong auch heute für den Kuli 80 Pfennig täglich noch nicht übersteigt.

Die Tonne Wasser stellt sich auf etwa 6 Pfennig, längszeit des Schiffes kostet sie 1,80 Mark.

Trotz dieser riesigen Werke leidet Hongkong seit Jahren jeden

*) Der Kanal ist eingedeckt und bildet als „Bowen-Road“ einen beliebten Spaziergang.

**) Es kommen nur die Bewohner von Victoria selbst und ein Teil der Bootsbevölkerung in Betracht.

Winter hindurch an einem drückenden Wassermangel. Die Leitung ist täglich nur 4 Stunden oder gar nur 1 Stunde geöffnet. Namentlich die Europäer sind mit diesem Zustande sehr unzufrieden und klagen bitter darüber, besonders weil bei der Errichtung der Zentralwasserversorgung die meisten Brunnen zugeschüttet worden sind, und Wasser anderswoher als aus der Leitung fast nirgends zu beschaffen ist. Die Ursachen der Wassernot sind theils natürliche, nämlich zu geringe Niederschläge im Verhältnis zur Bevölkerung, theils künstliche, nämlich eine sinnlose Wassererschwendung.

Die jährliche Regenmenge auf Hongkong beträgt im Mittel (aus 17 Beobachtungsjahren berechnet) 212,7 mm, d. h. rund ein Drittel soviel wie in der norddeutschen Tiefebene, die eine Regenhöhe von etwa 600 mm hat. Davon fallen durchschnittlich vom 1. Mai bis 30. September 163,5 mm und vom 1. Oktober bis 30. April 49,2 mm.

Von der gesamten Regenmenge können höchstens 60 Prozent aufgefangen werden, da die Hauptmenge, die zur Zeit des Südwestmonsuns fällt, in so heftigen tropischen Plagregen niedergeht, daß die alle Wege begleitenden Wasserrinnen die Flut nicht fassen können, und die Staubecken ihren Überfluß durch die Überfallwehre ungenützt abgeben müssen. Die ersten Wintermonate sind fast regenlos, und von den März- und Aprilregen erreicht die Stauweiser sehr wenig, weil diese Niederschläge begierig von dem ausgedörrten Boden aufgesogen werden.

Unter der Voraussetzung (die übrigens durchaus nicht in allen Jahren zutrifft), daß am Ende der Regenzeit alle drei Stauanlagen voll gefüllt seien, und von Anfang Mai der Wasserbedarf durch neuen Regenfall gedeckt werde, ständen am 1. Oktober zur Verfügung:

In Pokfulum	300 000	Tonnen,
= Taitam	1 692 600	=
= Wong-Mei-Cheong	117 180	=

Zusammen 2 109 780 Tonnen,

d. s. für jeden Tag des Winterhalbjahres 11 720 Tonnen = 11 720 000 Liter, und für den Kopf täglich 58,6 Liter.*)

Die gelieferte Wassermenge betrug im Durchschnitt für das ganze Jahr:

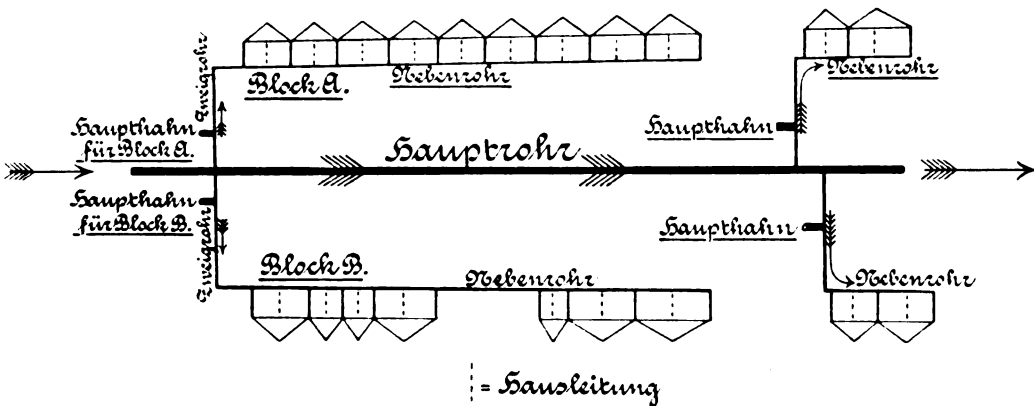
Täglich 15 320 000 Liter
= täglich 76,6 Liter für den Kopf.

Mit dem Studium der Wasserfrage wurde von der Kolonialregierung im Jahre 1902 Mr. D. Chadwick betraut, der schon 1880 zur Untersuchung der Wohnungsverhältnisse in Hongkong aufgefordert worden war. Er äußerte sich in einem ausführlichen Bericht**) an den Gouverneur folgendermaßen:

*) D. Chadwick erhält etwas weniger, weil er die Gesamtbevölkerung von 300 000 berücksichtigt, von denen aber nur 200 000 an der gemeinsamen Wasserversorgung teilnehmen. Tatsächlich verringert sich die ausgerechnete Summe noch durch den Bedarf im Hafen. Wieviel Wasser an die Dampfer abgegeben wird, habe ich nicht ermitteln können, da der Verlauf durch Privatfirmen erfolgt. Er muß bei über 20 000 Dampfern jährlich sehr bedeutend sein.

**) »Government Gazette«, 1902.

Der Wasservorrat würde (nach den bereits mitgeteilten Berechnungen) auch für die regenlose Zeit ausreichen, wenn man die Wasservergeudung unmöglich machte. Dies könne dadurch geschehen, daß man in jedem Hause Wassermesser anbrächte und den Verbrauch über eine für den Kopf festzusetzende Menge entsprechend besteuerte. Der Einführung von Meßapparaten in der Chinesenstadt schienen bisher große Schwierigkeiten entgegenzustehen, und die Apparate würden dort ihren Zweck niemals ganz erfüllen. Man solle daher noch eine Änderung im Rohrnetze vornehmen. Bisher ist jedes Haus unmittelbar an das Hauptrohr angeschlossen. Gleichgültig wie die Chinesen gegen öffentliche Einrichtungen sind, lassen sie die Wasserhähne offen stehen oder stehlen sie gar, um das Messing zu verkaufen. Man solle nun parallel zu dem Hauptrohre, nötigenfalls auf beiden Seiten der Straße, eiserne Röhren von geringem Durchmesser legen und die Hausleitung an diese nach kurzer Zeit blind endenden Nebenrohre anschließen.



So ließe sich die Stadt in Häuserblocks von passender Größe teilen, deren Wasserleitung nach einem vom Wasservorrat abhängigen Plane abwechselnd geöffnet und geschlossen werden könnte. Block A würde z. B. von 3 bis 4 Uhr, Block B von 4 bis 5 Uhr Wasser erhalten. Das Wasser im Hauptrohre könnte unter vollem Drucke abströmen, und es könnte kein Wasser mehr verschwendet werden, wenn man die Sperrhähne der Straßenhydranten und der Zweigrohre so einrichtete, daß Unbefugte sie nicht zu öffnen vermöchten. Sollten trotzdem Mißbräuche vorkommen, so könnten sie von den Leitungsinspektoren mit Hilfe eines Hörrohres leicht entdeckt werden. Die Beamten brauchten nur auf ihren täglichen Kontrollgängen ihr Hörrohr an die Hauptthähne anzusetzen, und wenn sie in den abgesperrten Nebenröhren nicht das Geräusch von fließendem Wasser hörten, dann seien diese wirklich leer.

Diese Vorschläge liegen der Water-works Ordinance von 1903 zugrunde. Das Gouvernament bestimmt, in welchen Teilen der Stadt Nebenrohre gelegt werden sollen. In diesen Vierteln darf ohne besondere Erlaubnis der Wasserbehörde kein Haus unmittelbar an das Hauptrohr angeschlossen werden. Außerdem darf sich die Behörde durch beliebige Revisionen von dem guten Zustande der Leitung, der Hähne usw. überzeugen. In den anderen Stadtteilen muß jedes Haus einen Wassermesser besitzen, und

es darf vierteljährlich soviel Wasser verbrauchen, daß der Betrag dafür sich auf $\frac{1}{2}$ Prozent der jährlichen Grundsteuer beläuft. Dabei ist der Preis von 1000 Litern Wasser auf 20 Piennig festgesetzt. Höherer Verbrauch kostet entsprechend mehr, Vergeudung wird bestraft.

Außerdem soll möglichst bald alles Terrain, dessen Wasser nach den bis jetzt angelegten Staubecken abfließt, vermessen und mit festen Grenzsteinen versehen werden.*) Von diesem Gelände soll in Zukunft nichts mehr verkauft werden, außer wenn sich die Behörde überzeugt hat, daß trotz der Bebauung eine Verunreinigung der Stauanlagen ausgeschlossen ist. Diese Bestimmungen sollen sich auf all das Terrain erstrecken, das nach Ansicht der Regierung noch später zur Wassergewinnung nötig werden könnte. (Hiermit ist endlich die Wassergewinnung als Kronrecht erklärt worden, während das bis jetzt wertlose Bergregal von Anfang an ausgesprochen war.)

Sollte die Water-works Ordinance wirklich durchgeführt werden, woran sich billig zweifeln läßt, so würde sich vielleicht für das Europäerviertel ein beständiger Zufluß, für die Chinesenstadt eine nicht allzu drückende Einschränkung erreichen lassen. Darüber hinaus dürfte man schwerlich kommen, so wünschenswert schon aus Gesundheitsrückichten ein ständiger Wasserzufluß wäre. In leerstehenden Rohren können sich Krankheitskeime und Schmutz aller Art ansammeln, und das in den Haushaltungen von einem Tage zum anderen aufbewahrte Wasser ist ebenfalls Verunreinigungen ausgesetzt. Diese Zustände könnten zur Zeit einer Choleraepidemie geradezu verhängnisvoll werden.

Vorläufig arbeitet man an einer Vergrößerung der Taitamer Talsperre und plant die Anlage eines neuen Beckens an der Mündung des Taitamer Baches. Es soll 841 960 Tonnen fassen und etwa 1 560 000 Mark kosten. Aber auch nach Ausführung aller neuen Pläne wird man gut tun, die übrigen Vorschläge D. Chadwicks, so un bequem sie sein mögen, im Auge zu behalten.

Er glaubt, daß selbst nach Ausnützung alles verfügbaren Terrains keinesfalls die doppelte Wassermenge werde aufgespeichert werden können. Genaueres ließe sich erst nach eingehenden Vorarbeiten angeben. Wüchse die Bevölkerung in der gleichen Weise wie bisher, dann gäbe es folgende Auswege: Fabriken mit großem Wasserverbrauch, z. B. Zuckerraffinerien, Papierfabriken und Färbereien, dürften in Zukunft nur auf dem Festlande erlaubt werden, das für absehbare Zeit genug Wasser habe, und die vorhandenen Fabriken müßte man durch einen hohen Wasserzins zwingen, ihre Anlagen auf das Festland zu verlegen.

Eine Wasserleitung vom Festlande her müßte etwa 36 km lang sein und würde außerdem eine Untertunnelung des Hafens erfordern, der an der schmalsten Stelle noch über 2 km breit ist. Die Kosten würden ungeheuer sein. Wasser zu destillieren, würde nicht lohnen, ebenso ließe sich in Booten nur eine geringe Menge herbeischaffen. Wollte man sich nicht zu diesen Mitteln entschließen, so bliebe nur eins übrig: Die Einwohnerzahl Hongkongs durch eine scharfe Baupolizeiordnung künstlich an weiterem Wachstum zu hindern.

*) Die erste Vermessung der Insel ist wertlos, weil man es versäumt hat, feste trigonometrische Punkte zu errichten.

Kanalisation und Entfernung der Abfallstoffe.

Auch auf diesem Gebiete der öffentlichen Gesundheitspflege (sowie in der Wohnungsfrage) gingen die ersten energischen Schritte von dem Gouverneur Sir John Pope Hennessy aus. Die jetzige Kanalisation ist nach den von Osbert Chadwick im Jahre 1890 entworfenen Plänen ausgeführt. Jedes Haus hat ein oder mehrere Ausgüsse, die sich in ein unterirdisches Kanalnetz entleeren, das schließlich ins Meer mündet. Kot, Harn und Regenwasser sollen grundsätzlich nicht in diese Kanäle (sewers) gelangen. Die Anlage erfreut sich durchaus keiner Beliebtheit und wird heftig getadelt. Die Europäer, namentlich die in diesen Dingen sehr verwöhnten Engländer, wünschen sich die allgemeine Durchführung der Schwemmkanalisation, die jetzt nur in wenigen Häusern und auch da nur unter kostspieligen Bedingungen gestattet ist. Trotz alledem wird man bei näherem Zusehen finden, daß die Schwemmkanalisation für die ganze Stadt Victoria ein unerfüllbarer Wunsch ist. Dieses System baut sich nämlich auf drei Voraussetzungen auf:

1. Einer genügenden Wassermenge zur Durchspülung der Hausleitungen,
2. einer annähernd gleichmäßigen Menge von Niederschlägen, und
3. einer genügend großen und bequem gelegenen Ablagestelle für den Kanalinhalt.

Davon trifft in Hongkong nur die dritte Bedingung zu. Sollten die gemeinsamen Abwässerkanäle die ungeheuren Regenmengen der Sommermonate aufnehmen, dann müßte ihre lichte Weite so groß sein, daß in der trocknen Jahreszeit, wo das Wasser kaum zum notwendigsten Gebrauche hinreicht, der feste Kanalinhalt zu Boden sinken und liegen bleiben würde. Ganz abgesehen von dem unerträglichen Gestank würde dadurch ein wahres Paradies für Ratten geschaffen werden, die bekanntlich die Hauptverbreiter der Pest sind.

Harn und Fäkalien werden in Europäerhäusern in Zimmerklosetts entleert, deren Inhalt jede Nacht durch Kulis entfernt wird. In den meisten Chinesenhäusern besteht diese Bequemlichkeit (noch dazu in primitivster Form) nur für Frauen. Die männliche Bevölkerung ist zur Befriedigung ihrer natürlichen Bedürfnisse auf Gouvernementslatrinen oder auf öffentliche Aborte in Privatbesitz angewiesen.

Die Fäkalienabfuhr geschieht durch einen Unternehmer, der jährlich 150 000 Mark Pacht an das Gouvernement zahlt. Da der Dünger eine begehrte Ware ist, liegt es im Interesse des Unternehmers, möglichst alle Fäkalien zu erhalten und Übertretungen der Vorschriften zu melden, so daß der Pächter mittelbar zur Erhöhung der Sauberkeit beiträgt.

Die Stadt ist in zehn Gesundheitsbezirke geteilt, und jeder Gesundheitsinspektor ist dafür verantwortlich, daß aller Unrat aus den Häusern entfernt wird. Der Unternehmer der Müllabfuhr liefert nur Körbe, Besen, Kulis und einen chinesischen Vorarbeiter. Die Kulis tragen den Müll in eisernen Eimern auf die Straße, schütten ihn in städtische Karren und fahren ihn nach dem Hafen. Dort wird das Rehricht in Dschunken geladen, die der Unternehmer zu stellen hat, und an bestimmten Plätzen

in die See geschüttet. Auf eine Entleerung in den Hafen steht eine Konventionalstrafe. Die Einnahme aus den Zölkern und die Kosten der Müllabfuhr halten sich ungefähr das Gleichgewicht.

Sterblichkeit, Volkskrankheiten und Affianierungsbestrebungen.

Während der letzten 5 Jahre betrug die Gesamtsterblichkeit nach den offiziellen Angaben 23 pro Tausend. Das ist nicht höher als in Deutschland, wo die Sterblichkeit in den letzten 25 Jahren zwischen 18 und 24 pro Tausend geschwankt hat.

Davon starben im Jahre 1902: 135 Weiße = 33 pro Tausend.

Die Armee verlor im Jahre 1902 von 4204 Köpfen (Weiße und Farbige) 43 = 10 pro Tausend (darunter 9 Soldatenfrauen und Kinder), die Flotte von 4504 Mann 18 = 4 pro Tausend.

Daß bedeutend mehr Europäer als Chinesen sterben sollten, ist von vornherein unwahrscheinlich, weil die Europäer viel besser leben als die meisten Chinesen. Und sicherlich ist die Chinesensterblichkeit durch die amtlichen Zahlen viel zu niedrig angegeben. Schon bei einer leichten Erkrankung reißt der Chinese gern zu seiner Familie auf dem Festlande,* und wer sich schwer krank fühlt, setzt alles daran, um in seinen Heimatsort zurückzukommen, denn es ist aus religiösen Gründen der sehnlichste Wunsch jedes Chinesen, im Schoße seiner Familie zu sterben.

Von Volkskrankheiten treten in der Kolonie auf: a) Große Kindersterblichkeit, b) Beri-Beri, c) Geschlechtskrankheiten, d) Malaria, e) Pocken, f) Cholera (nicht immer), g) Pest.

Bei der hohen Kindersterblichkeit handelt es sich um Kinderaussetzung, die noch in ganz China geübt wird. — Die Malaria, derentwegen man die Kolonie schon aufgeben wollte, fordert nur noch verschwindend wenig Opfer. Mit geringen Mitteln ließe sich Hongkong vollends malariefrei machen, weil die Mosquitos an den steilen Berghängen nur spärliche Brutplätze finden und diese leicht beseitigt werden könnten. — Ruhr und Typhus sind fast ganz verschwunden. — Die Cholera tritt fast jedes Jahr auf, wenn auch bisher nur in kleineren Epidemien. Wäre aber einmal die Wasserleitung mit Cholerakeimen verunreinigt, dann könnte über ganz Victoria, mit Einschluß der Europäer, ein ähnliches Unglück hereinbrechen wie 1892 über Hamburg.

Die schlimmste Geißel Hongkongs ist die Beulenpest, die im Jahre 1894 vom Festlande eingeschleppt worden ist und sich seitdem jedes Jahr wieder gezeigt hat. Die Krankheit wird durch einen stäbchenförmigen Bazillus hervorgerufen, der 1894 in Hongkong entdeckt worden ist, und ist im eigentlichsten Sinne des Wortes eine Schmutzkrankheit. Nämlich: Außer beim Menschen kommt sie hauptsächlich unter den Ratten vor, und diese können sich in größerer Anzahl nur in verwahrlosten Häusern halten. Ferner bleiben die Bazillen außerhalb des Körpers gerade in dunklen und feuchten Wohnungen, sowie auf schmutziger Wäsche und alten Kleidungs-

*) Die eigenartige Zusammensetzung der Hongkonger Bevölkerung wird später noch besprochen werden.

stücken besonders lange ansteckungsfähig. Aus diesen Gründen ist die Pest im südlichen China heimisch. Ja es ist eigentlich wunderbar, daß sie nicht schon früher in Hongkong aufgetreten ist, dessen Verkehr allein mit Canton jährlich sich auf mehr als eine halbe Million Menschen beläuft.

Als die Pest ihr Haupt erhob, fand sie die Behörden der Kolonie völlig unvorbereitet: es fehlte an Ärzten, an Pflegern und an Krankenhäusern. Eine Panik ergriff die Bevölkerung, die massenweise auswanderte, so daß die Einwohnerzahl von 180 000 bis auf 80 000 gesunken sein soll. Die sonst so lebhaften Straßen waren verödet, der Handel stockte, und Millionen von Dollars gingen verloren, bis die anderen Häfen Hongkong für pestfrei erklärten und den freien Verkehr wieder aufnahmen. In aufopfernder Weise halfen die englischen Soldaten und Matrosen beim Auffuchen der Kranken, beim Transport in die Hospitäler und beim Desinfizieren oder Niederreißen der verseuchten Häuser. In Hongkong wurden 2547 Pestleichen gezählt, wahrscheinlich aber hat die Seuche noch viel mehr Opfer gefordert, die auf der Flucht nach dem Festlande gestorben sind.

Die Zahl der Pestfälle betrug bisher

1894	2547	1899	1486
1895	44	1900	1087
1896	1204	1901	1651
1897	21	1902	572
1898	1320	1903	1415
	<u>5136</u>		<u>6211</u>

Zusammen 11 347 = 1135 jährlich.

Die Sterblichkeit betrug durchschnittlich 90 Prozent.

Im Jahre 1904 ließ sich die Epidemie milde an.

Eine durchgreifende Assanierung beabsichtigt die im Frühjahr 1903 herausgegebene „Public Health and Building Ordinance“ und die im Herbst 1903 dazu erlassene Ergänzung. Sie wendet sich vor allem gegen die Übervölkerung und trifft in großem Stile vorbeugende Maßregeln gegen die Pest. Über den Erfolg der Bestimmungen, deren eingehende Besprechung in einem Fachblatte für Hygiene erfolgen wird, läßt sich noch kein Urteil abgeben. Ich fürchte aber, er wird genau wie bei den bisherigen Gesetzen hinter den Erwartungen zurückbleiben. Die Gründe zu meiner Ansicht sind zahlreich genug.

Die Mißstände in Hongkong sind die Folgen einer Art von kolonialem Raubbau. Als solchen darf man nicht bloß das bekannte Vorgehen der Spanier in Mittel- und Südamerika bezeichnen, sondern auch das Bestreben, in kürzester Zeit einen möglichst großen Handelsgewinn zu erzielen, gleichgültig, welche Folgen für die Zukunft aus einem ungezügelten Aufschwunge entstehen. Die Europäer leben in ihrer Niederlassung ziemlich sicher und haben sich, nach dem ersten Schrecken, an die Pest so gewöhnt, wie die Umwohner eines tätigen Vulkans an ihren gefährlichen Nachbarn. Eine Handelsstadt von der Bedeutung Hongkongs muß aber in der Zeit des Weltverkehrs, allein aus klugem Eigennutz, auf einen guten Gesundheitszustand und vor allem auf möglichste Seuchenfreiheit bedacht sein. Die öffentliche Meinung ist auch

aus diesen Gründen seit 10 Jahren nicht müde geworden, eine Änderung der vorhandenen Mißstände zu verlangen.

Nun wäre die Affanierung Hongkongs die Lebensarbeit eines tatkräftigen, vor keinem Widerstande zurückschreckenden Mannes, der sein persönliches Behagen und seine Bequemlichkeit seiner Aufgabe zum Opfer brächte. Die berufene Persönlichkeit dazu wäre der Gouverneur. Er behält seine Stelle aber höchstens fünf Jahre. Ein Jahr braucht er, um die Verhältnisse in der Kolonie gründlich kennen zu lernen, und selbst wenn er sich dann mit aller Kraft den dringenden Reformen widmete, wer bürgt ihm dafür, daß sein Nachfolger das begonnene Werk fortsetzt und nicht den entgegengesetzten Kurs steuert, wovon die Geschichte der Kolonie genug Beispiele liefert. Und dieser Mangel an Stetigkeit im Regierungsprogramm ist nicht einmal als Folge persönlicher Willkür aufzufassen, denn in Hongkong sind keineswegs die Interessen des Handels allein zu berücksichtigen. Zwar ist er die Lebensader und ohne ihn müßte Hongkong zu Grunde gehen, aber neben dem Handel ist noch ein anderer Erwerbszweig groß geworden, so groß, daß er dem Handel seit Jahren ebenbürtig ist und ihn sogar befiehlt, obwohl er nicht ohne ihn bestehen kann. Das ist der Grundbesitz. Der Boden Hongkongs ist an sich wertlos, denn er bringt nichts hervor, aber als Baugrund in einer Hafenstadt mit sehr beschränktem Plage ist er äußerst wertvoll geworden. Nun haben viele Kapitalisten*) der Kolonie ihr Vermögen lediglich in Grundbesitz und in Häusern angelegt. Sie sträuben sich natürlich mit allen Mitteln gegen die Affanierung der Stadt. Sie leben im oder beim Europäer- viertel in guten Häusern, und jede hygienische Maßregel im Chinesenviertel vermindert nur ihre Rente. Noch gleichgültiger ist der Gesundheitszustand von Hongkong einer Anzahl früherer Kaufleute, die ihr Geld in der genannten Weise angelegt haben und ihre Zinsen in England verzehren. Wie weit die bisherige Untätigkeit der Regierung dem Einfluß dieser mächtigen Partei zuzuschreiben ist, läßt sich natürlich nicht angeben. Aber selbst wenn die Regierung auf die Hausbesitzer, ihre besten Steuerzahler, gar keine Rücksicht nehmen wollte, könnte sie doch bei der Affanierung nicht einseitig nur nach hygienischen Grundsätzen und Wünschen vorgehen.***) Die Regierung muß mit den vorhandenen Mitteln rechnen und auf ihre Einnahmequellen Rücksicht nehmen.

Folgende Tabelle mag die Ausgaben für die öffentliche Gesundheit veranschaulichen:

	Gesamteinnahmen	Ausgaben	Proz. rund
1892 (vor der Pest) . . .	4 050 600 Mk.	130 000 Mk.	3 ¹ / ₃
1894 (1. Pestjahr)	4 156 270 =	121 000 =	3
1900	6 650 960 =	261 632 =	4
1901	8 427 800 =	280 826 =	3 ¹ / ₃
1902	9 802 146 =	425 420 =	4 ¹ / ₃
1903	10 477 714 =	448 348 =	4 ¹ / ₃

Zu letzten Jahre sind zum erstenmal 24 078 Mark für das bakteriologische Laboratorium ausgeworfen gewesen.

*) Dem Vermögen nach ordnen sie sich also: Chinesen, Indier, Armentier und Europäer.

**) Solche übertriebene Forderungen sind z. B. in der „London Daily News“ gestellt worden.

Die aufgewandten Mittel ließen sich wohl noch etwas steigern, aber nicht so viel, um Hongkong von Grund aus sanieren zu können. Dazu müßte man ganze Stadtteile aufkaufen, und im Chinesenviertel kostet der Quadratmeter 600 bis 800 Mark! Eine der schlimmsten Peststätten, Taipingschan, im fünften Gesundheitsbezirke, hat man gekauft und eingeebnet, aber die Regierung kann das Land nicht wieder los schlagen, weil die Käufer erklären, sie fänden bei den gesetzlichen Baubeschränkungen nicht ihr Auskommen. Wenn die Hausbesitzer den Schaden tragen sollen, dann müßte gesetzlich bestimmt werden, daß für ungesunde Häuser nicht der volle Marktpreis zu zahlen sei, und das Enteignungsverfahren erlaubt werden. Den Ausfall auf die Mieter abzuwälzen, ist nicht möglich, da die Kulis bei ihrem geringen Einkommen keine hohe Miete zahlen können. Mit einer wesentlichen Verbesserung der Wohnungen müßte eine allgemeine Mietssteigerung und mit dieser eine ebensolche Lohnsteigerung einhergehen. Das hieße das ganze Wirtschaftsleben Hongkongs revolutionieren, ja in Frage stellen, ob die Kolonie gegenüber den chinesischen Festlandshäfen noch konkurrenzfähig bliebe, besonders jetzt, wo die Zeiten hohen Verdienstes längst vorbei sind.

Erwägt man, welche unberechenbaren Folgen ein übereiltes Vorgehen der Regierung haben könnte, so wird man das Zögern der Behörden noch besser begreifen, wenn man bedenkt, daß die Sanierung Hongkongs von den allermeisten Chinesen gar nicht gewünscht wird, sondern ihnen geradezu aufgedrängt werden muß, etwa wie seiner Zeit der Kartoffelbau den schlesischen Bauern. 72,9 Prozent der chinesischen Bevölkerung Hongkongs sind männliche Arbeiter im Alter von 20 bis 45 Jahren, die Frau und Kinder auf dem Festlande gelassen haben und in Hongkong möglichst schnell ein kleines Kapital — vielleicht einige hundert Mark — zusammensparen wollen, um dann als wohlhabende Leute zu ihrer Familie zurückzukehren. Ihnen liegt nichts an einer menschenwürdigen Wohnung, ja, sie wissen nicht einmal, was das ist. Dr. Ayres, ein Kenner ihrer Lebensgewohnheiten, beschreibt die Lebenshaltung der unteren Klassen also: „Die Männer reiben sich die sichtbaren Körperteile mit einem feuchten Lappen ab. Weiber haben mir treuherzig zugegeben, daß sie sich seit Jahren nur Gesicht, Hände und Füße gewaschen haben, und ich habe keinen Grund, ihre Worte zu bezweifeln. Die Waschungen finden gewöhnlich in der Küche statt. Leibwäsche wird 1 bis 2 mal monatlich, noch seltener oder gar nicht gewaschen, Leinenhemden alle 5 bis 6 Jahre, denn bei öfterem Waschen würden sie nicht so lange halten. Oberzeug wird getragen, bis die Fäden davonhängen. Das Bettzeug besteht aus einer wattierten Decke, Bettlaken sind unbekannt. Zuweilen werden die Bettdecken gelüftet und ein wenig Ungeziefer entfernt.“ Ich kann diese Schilderung nach meinen Beobachtungen in Nord- und in Südchina nur bestätigen. — Wollte sich ein Menschenfreund auf den Standpunkt eines westlichen Großindustriellen stellen und seinen Arbeitern in Hongkong gesunde und hübsche Wohnungen bauen, so würde er zwecklos handeln, denn es würde ihm niemals gelingen, sich einen treuen, seßhaften Arbeiterstamm zu erziehen. Betrachtet doch der Kuli Hongkong ebensowenig als seine Heimat, wie der Europäer. Bei seinem ausgeprägten Familiensinn zieht er das ersparte Geld seinem persönlichen Wohlbefinden vor, und als Unterkommen ist ihm eine billige und schlechte Wohnung viel lieber als eine teure und gute.

Die Kulis werden alles tun, um den Hauswirten die Übertretung der neuen Gesetze zu ermöglichen. So leicht auf dem Papiere festzusetzen ist, wann ein Haus überfüllt sei, so schwer wird es sein, die Überfüllung in der Praxis festzustellen. Die Gesundheitsinspektoren dürfen die Häuser zwischen 6 Uhr morgens und 6 Uhr abends besichtigen. Da sind die meisten männlichen Personen bei ihrer Arbeit, also nicht zu Hause. Wollte man alle Häuser auch nachts revidieren, was bis jetzt nur bei den als „überfüllt“ angezeigten Häusern gestattet ist, so wäre bei dem engen Familienleben der Chinesen die größte Unzufriedenheit zu befürchten. Außerdem haben die Chinesen von den häufigen Bränden her eine große Übung, über die Dächer der Nachbarhäuser zu entfliehen. Das würden sie auch bei den nächtlichen Hausbesichtigungen tun, und aus der Zahl der Schlafstellen sind keine Schlüsse möglich, weil die Leute auf breiten Brittschen dicht nebeneinander schlafen. Genaue Meldelisten lassen sich bei dem raschen Wechsel der Bevölkerung, der Art der chinesischen Namen und der Ähnlichkeit der Gesichter nicht führen.

Die Schwierigkeiten wachsen noch dadurch, daß die Chinesen der westlichen Hygiene verständnislos, ja feindselig gegenüber stehen. Bezweckt die moderne europäische Hygiene das Wohlbefinden des einzelnen und damit die Gesundheit des ganzen Volkes zu erhalten, so hat das chinesische Volk seit den frühesten Zeiten unbewußt einen ganz entgegengesetzten Weg beschritten, um groß und blühend zu werden. Man war vor allem auf möglichst großen Kinderreichtum bedacht (er gehört noch heute zu den Hauptwünschen der Chinesen); mochte sich dann unter den dürftigsten, bescheidensten Lebensbedingungen für den einzelnen nach einer rücksichtslosen Ausmerzung aller Schwachen der Lebensfähige von selbst erhalten. Als notwendige Ergänzung trat dazu die Anschauung, daß die Verstorbenen in enger Verbindung mit den Lebenden bleiben, woraus wieder jene fast heitere Gleichgültigkeit gegen den Tod folgte, die uns Abendländer so seltsam berührt. Vielen Chinesen mögen unsere hygienischen Maßregeln als Frevel gegen die Götter erscheinen, andere sträuben sich dagegen, um einen kleinen Vorteil zu erlangen oder um sich eine Belästigung fernzuhalten. Der stiehlt den Messinghahn der Wasserleitung, jener verkauft die Seife, die ihm zur Hausdesinfektion geliefert wird. Als die Behörde im Jahre 1903 für jede tote Ratte 10 Pfennige zahlte, wurden 200 000 Tiere eingeliefert. Leider stellte sich heraus, daß sündige Köpfe sie von auswärts eingeführt hatten, natürlich auch eine Menge Pestkadaver. In jeder Epidemie werden trotz aller Gegenmaßregeln und trotz der chinesischen Totengebräuche noch immer 35 bis 40 Prozent aller menschlichen Pestleichen auf die Straße oder ins Wasser geworfen, damit man sich eine Säuberung des Haushaltes erspart.

Trotz anfänglichen Sträubens habe ich allmählich die chinesische Kultur bewundern lernen, aber niemals wird es möglich sein, die abendländische Kultur wie ein Pfropfreis auf die chinesische zu pflanzen, weil sie in allen wesentlichen Punkten verschieden sind. So sind auch unsere hygienischen Anschauungen von den chinesischen durch eine Kluft getrennt, die sich nicht überbrücken läßt. Hier hilft nur eine reinliche Scheidung zwischen Europa und Asien, wie man sie glücklicher Weise in Tjingtau durchgeführt hat.

Damit stehen wir vor einer neuen Frage: Wer hat das größere moralische

Unrecht auf Hongkong? Der Chinesen, von dessen Heimatserde es ein Stück ist oder der Engländer, der aus einer sonst höchst wahrscheinlich noch heute wertlosen Insel eine blühende Handelsstadt gemacht hat? Einem gesunden männlichen Gefühl wird die Antwort darauf nicht zweifelhaft sein. Trotzdem haben es einige Gouverneure, wie der mehrfach erwähnte Sir P. Penessy und der letzte Gouverneur Sir Henry Blake, von philanthropischen Gedanken geleitet, dahin gebracht, daß die Engländer kaum noch wirklich Herren auf ihrem Besitze sind. Eine Straße nach der anderen, die früher den Europäern vorbehalten war, haben die Chinesen bezogen, und als man sich im Frühjahr 1904 endlich entschloß, ihnen die Hügelgegend durch ein Gesetz als Wohnort zu verbieten, geschah es mit vielen gewundenen Entschuldigungen und beinahe mit dem Bewußtsein, daß man ihnen damit ein Unrecht zufügte.

Schlußbetrachtungen.

Wir haben gesehen, daß es den Engländern gelungen ist, im Laufe von wenigen Jahrzehnten auf einer fast unbewohnten Insel eine große Handelsstadt ins Leben zu rufen. Gleichzeitig mit dem außerordentlich raschen Ausblühen der Kolonie haben sich, dank dem Gewährenlassen der Regierung, eine Anzahl hygienischer Mißstände entwickelt, gegen die man jetzt energisch vorgehen will. Aber bei der ganzen, nun einmal vorhandenen Anlage der Hauptstadt und bei dem regen Verkehre mit dem chinesischen Festlande wird man die Volksseuchen, Pest, Cholera und Pocken, wohl trotz aller Sanierungsmaßregeln niemals ganz ausrotten können und sich darauf beschränken müssen, den immer wieder auflackernden Brand im Entstehen zu entdecken und möglichst bald zu unterdrücken. Was man bei der Anlage und bei der Entwicklung der Stadt durch Vernachlässigung der einfachsten hygienischen Grundsätze gesündigt hat, muß man jetzt durch einen beständigen Kampf gegen die genannten Seuchen büßen. In Tsingtau hat man, trotz des lebhaften Widerspruches von manchen Seiten, von vornherein eine ruhigere und gesündere Entwicklung angestrebt. Und hat man unsere Kolonie mit einem Jungen verglichen, der in einen viel zu weiten Konfirmandenrock erst hineinzuwachsen soll, so gleicht Hongkong einem Burschen, der schon längst das Gardemaß erreicht hat, aber noch immer seine ersten Höschen trägt, und die sind ihm natürlich überall zu kurz und zu eng, so viele Flicken man drangesetzt hat.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Organisation. Die Inspektion der Schiffsartillerie ist am 17. Mai von Wilhelmshaven nach Kiel verlegt worden.

— Aktive Schlachtflotte. Nach Beendigung der Gefechtsbesichtigungen und Einzelübungen sind die Verbände zu gemeinsamen Übungen nach der Nordsee gegangen. Vom 24. Mai ab finden Übungen im Flottenverbande statt, zu denen auch die Torpedobootsflottillen hinzutreten. Auch die Kaliberschießübungen im Flottenverbande werden in dieser Zeit abgehalten. An den Sonn- und Feiertagen sind Segelregatten beabsichtigt. Am 10. Juni wird die Flotte wieder in Kiel eintreffen. Während der Nordseereise wird die Flotte Vorkum, Jade, Weser und Elbe anlaufen.

„Friedrich Carl“ ist von der Mittelmeerreise zurückgekehrt.

„Amazone“ ist nach Beendigung der Tätigkeit als Flottillenschiff in den Verband der Kreuzer der aktiven Schlachtflotte zurückgetreten.

Die II. Torpedobootsflottille hat am 2. Mai in Dienst gestellt und tritt am 10. Juni wieder in Reserve.

— Die Schulschiffe „Prinz Adalbert“, „München“, „Undine“ und „Nymphé“ wurden vorübergehend zu gemeinschaftlichen Übungen und Versuchen mit der II. Torpedobootsflottille und den Stammschiffen der Reservedivision in Danzig — „Aegir“ und „Fritthjof“ — zusammengezogen. Der Inspekteur des Torpedowesens, Kontreadmiral Zeyg, leitete die Übungen. Gelegentlich derselben kollidierten bei einem Nachtmanöver „S 78“ und „S 81“.

Die Schulschiffe „Charlotte“, „Stein“ und „Stoß“ haben ihre Ostseeübungsreisen angetreten. Ende Juni treffen sie wieder in Kiel ein und rüsten für die Auslandsreise aus.

-- Auslandschiffe. „Herttha“ hat am 12. Mai in Kiel außer Dienst gestellt.

Die ursprünglich geplante Heimberufung des „Sperber“ ist aufgegeben. „Sperber“ hat am 13. Mai Singapur verlassen und geht über Colombo, Port Mahé, Mozambique, Durban, Capstadt nach Duala, wo sein Eintreffen Ende Juli erwartet wird. „Sperber“ übernimmt an Stelle des heimbeorderten „Habicht“ die Geschäfte als Stationär an der westafrikanischen Küste.

„Habicht“ soll in Danzig außer Dienst stellen.

„Vuffard“ hat am 18. Mai von Daresalam aus eine Rundreise durch sein Stationsgebiet angetreten, auf der Bagamojo, Saadani, Pangani, Tanga, Kilwa, Lindi und Mikindani angelaufen werden sollen. Etwa Mitte Juli trifft der Kreuzer wieder in Daresalam ein, wo der Besatzungswechsel stattfindet.

„Luchs“ vernichtete am 25. Februar d. Js. eine auf hoher See treibende, anscheinend russische Mine durch Geschütz- und Gewehrfeuer.

Über die Rundreise des „Condor“ im Schutzgebiet von Neuguinea im Februar/März d. Js. ist das Folgende zu berichten: Zu der Reise nach der Küste von Kaiser Wilhelm-Land schiffte sich der Gouverneur Dr. Sahl mit einer Polizeitruppe von fünfzehn Mann auf „Condor“ ein, um durch seinen Besuch unter Entfaltung militärischer Machtmittel günstig auf die in früherer Zeit mehrfach unbotmäßig gewesenen Einwohner der verschiedenen Orte einzuwirken. Es wurden Peterhasen auf den French-Inseln, Berlinhasen, Hansabucht und Friedrich Wilhelm-Hafen angelaufen. An allen Plätzen herrschte

Ruhe und Ordnung. Ein militärisches Einschreiten war nirgends erforderlich. Auch auf der Gazelle-Halbinsel und den umliegenden Inseln waren seit der Ermordung der Missionare im August 1904 keine weiteren Gewalttaten vorgekommen. Die Lage schien überall eine gesicherte zu sein. Bei verständigem Zusammenarbeiten der Missionare mit der Regierung dürften auch in Zukunft Ausschreitungen nicht zu befürchten sein. In der wirtschaftlichen Entwicklung des Schutzgebietes wurden überall erfreuliche Fortschritte bemerkt. Auch in Yap und auf den Palau-Inseln waren die Verhältnisse durchaus friedliche und zufriedenstellende.

Das Kanonenboot „Waterland“ hatte im Februar erwünschte Gelegenheit, sich beim Abschleppen zweier im Jangtse festgekommener Dampfer nützlich zu machen. Der Dampfer „Shasi“ der Firma Butterfield-Swire war auf Grund geraten und der Dampfer „Changwo“ der Firma Jardine, Matheson & Co. war bei dem Abschleppversuch gleichfalls festgekommen. „Waterland“ gelang es, die „Shasi“ abzubringen, während das steigende Wasser die „Changwo“ über Nacht flott machte. Das Kanonenboot konnte später noch mehrmals den beiden Dampfern, die Maschinenschaden erlitten und nochmals festkamen, erfolgreiche Hilfe leisten.

— Schiffe außer Dienst und Neubauten. „Preußen“ ist nach zufriedenstellender Erledigung der Vorproben durch die Bauwerft am 10. Mai zwecks Vorbereitung der Indienststellung nach Kiel überführt worden. Bei der Übergabefahrt Anfang Mai entwickelten die Maschinen bei 114,5 Umdrehungen 17 215 indizierte Pferdestärken.

„Fessen“ hat am 16. Mai mit den ersten Erprobungen in Fahrt durch die Bauwerft begonnen.

Auf „Roon“ ist mit Einsetzen der dritten Maschine begonnen worden.

„Dord“ wird voraussichtlich zum Oktober soweit fertiggestellt sein, daß mit den Erprobungen begonnen werden kann.

„Berlin“ hat zunächst Meilensfahrten zur Ermittlung der günstigsten Schraubensteigung abgehalten. Als Höchstleistungen wurden bisher mit 5,026 m Steigung bei 152,3 Umdrehungen und 11 425 indizierten Pferdestärken 22,8 Seemeilen Geschwindigkeit erzielt.

„Lübed“ hat am 26. April zu Probefahrten in Dienst gestellt.

„S 130“ ist am 27. April in Elbing von Stapel gelaufen.

„S 126“ hat zu Erprobungen in Dienst gestellt.

Die Bauausführung der durch den Etat 1905/06 bewilligten Torpedobootsdivision wird der Germaniawerft zu Kiel übertragen werden. Eins der Boote wird versuchsweise mit Turbinenmaschinen ausgerüstet werden.

— Verschiedenes. Verein deutscher Schiffswerften. Nach dem Jahresbericht für 1904 betrug der Verbrauch der dem Verein angehörigen Werften an Schiffsblechen aus Eisen oder Stahl 109 406 Tonnen und an Profilstahl einschließlich Stabeisen 55 185 Tonnen. Es stammten von den Schiffsblechen 102 267 Tonnen = 93,5 Prozent aus dem Inlande und 7 139 Tonnen = 6,5 Prozent aus dem Auslande, und von dem Profilstahl 51 401 Tonnen = 93,1 Prozent aus dem Inlande und 3784 Tonnen = 6,9 Prozent aus dem Auslande. Die Zahl der erbauten Schiffe betrug 502, der Gesamttonnengehalt der abgelassenen Schiffe 262 549 Brutto-Registertonnen, der Gesamtwert der Produktion 116 007 645 Mark. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter bezifferte sich auf 34 261 am 1. Oktober gegen 32 868 am 1. Januar 1904 einschließlich der Firmen Schichau-Elbing und Danzig, die Nichtmitglieder sind und über Verbrauch, Produktion usw. keine Angaben machen. („Schiffbau.“)

Die Firma Blohm & Voß, Hamburg, vergrößert ihre Werftanlagen um ein bedeutendes Grundstück und baut ein neues, großes Schwimmdock, das zum Docken der

neuen großen Dampfer der Hamburg—Amerika-Linie geeignet sein soll. Der Bau eines neuen Schwimmkranes von 150 bis 200 Tonnen Hebekraft ist beabsichtigt.

In Bremen ist eine neue Dampfschiffahrtsgesellschaft gebildet worden. Sie ist unter dem Namen „Bremer Dampferlinie Atlas, G. m. b. H.“ in das Handelsregister eingetragen worden.

Die deutsche Dampfschiffsgesellschaft Hansa hat eine neue regelmäßige Linie London—Colombo—Madras—Calcutta errichtet.

Die Erfindung des Ingenieurs Schlic, Direktors des Germanischen Lloyd, die Kollbewegung von Seedampfern zu verhindern oder auf ein Minimum einzuschränken, soll durch Einbau auf einem Dampfer, den die Firma G. C. Stülken hierzu überlassen hat, erprobt werden. Die erforderlichen Mittel hat die Hamburg—Amerika-Linie zur Verfügung gestellt.

Das Projekt des Stettiner Vulcan, an der Elbe eine Zweigwerft zu errichten, ist mit Rücksicht auf den Widerstand aus Aktionärkreisen zunächst vertagt worden.

— Rentabilität der größeren deutschen Privatwerften (Aktien-gesellschaften) 1901 bis 1904:

Name und Ort der Werft	Kapital		Dividende ¹⁾			
	Aktien	Obligationen	1901	1902	1903	1904
	Mark	Mark	%	%	%	%
Blohm & Wöb, Hamburg	6 000 000	2 100 000	7	9	9	7
Bremer Vulcan, Negefab	6 000 000	2 500 000	12	9	0	6
Flensburger Schiffbaugesellschaft, Flens- burg	3 300 000	2 670 000	18	18	14	11
Howaldtswerke, Kiel	5 000 000	3 861 000	8	5	0	4
Schiffswerft (vormals Jansen & Schmi- linsti) Hamburg	300 000	156 400	0	3½	4	?
Neptun, N. G., Rostock	2 200 000	1 510 000	9	9	8	7½
Reihersstieg, N. G., Hamburg	3 000 000	—	10	13	10	10
Rickmers, N. G., (Seestemünde, Reismühlen, Reederei und Schiffbau	13 000 000	3 275 000	0	7	7	—
Seebeck, N. G., Bremerhaven	2 750 000	675 000	10	10	10	5
Tecklenborg, N. G., Seestemünde	2 500 000 ²⁾	658 000	20	12	12	10
Vulcan, N. G., Stettin	10 000 000	—	14	14	14	14
Weser, N. G., Bremen	3 750 000 ³⁾	2 000 000	12	12	8	5

¹⁾ Die Rechnungsjahre stimmen mit dem Kalenderjahre vielfach nicht überein. Wo dies nicht der Fall, ist die Dividende für das Jahr angegeben, in dem das Rechnungsjahr schließt.

²⁾ 1905 erhöht auf 3 000 000 Mark.

³⁾ 1905 verdoppelt auf 7 500 000 Mark.



England. An Stelle der Marokkofrage beherrschte die französische Neutralität in den indochinesischen Gewässern das politische, die Vereinigung des zweiten russischen pazifischen Geschwaders mit der Division Nebogatoff und die Absichten der beiden feindlichen Admirale Rojestvenski und Togo das militärische Interesse. Hatte

Frankreich bis zur Ankunft der russischen Flotte in den indochinesischen Gewässern trotz aller Vorstellungen an den im Anfange des Krieges erlassenen Neutralitätsregeln festgehalten, so hat es schließlich doch dem diplomatischen Druck Japans und Englands nachgegeben und, soweit bekannt geworden, den russischen Geschwadern den Aufenthalt in den indochinesischen Hoheitsgewässern über 24 Stunden hinaus unterjagt. Trifft dieses wirklich zu, so würde man in Zukunft in den Neutralitätsregeln der Staaten mit zwei verschiedenen Vorschriften zu rechnen haben, von denen die einen sich auf die Häfen und Gewässer beziehen, die weit vom Kriegsschauplatz abliegen, und weiter gefaßt sind, die anderen Häfen und Gewässer auf dem oder in unmittelbarer Nähe des Kriegsschauplatzes betreffen und den Kriegführenden engere Grenzen ziehen. England hat bereits diesen Unterschied gemacht, indem es Weihaiwei vollkommen geschlossen hat, in den übrigen Häfen aber einen Aufenthalt von 24 Stunden gestattet, allerdings Kohlen usw. solchen Schiffen nicht gibt, die auf dem Wege zu einer kriegerischen Aktion sind. Die Weitherzigkeit der jetzigen französischen Neutralitätsregeln, die den Grundsatz befolgen, den Verkehr der Schiffe der Kriegführenden in französischen Häfen und Gewässern möglichst nicht weiter als im Frieden zu beschränken, wird den Franzosen bereits in englischen Fachartikeln als eine den französischen Interessen durchaus nicht entsprechende Handlungsweise vorgehalten. Da Frankreich ebenso wie England gute über den ganzen Erdball verteilte Stützpunkte habe, erheische es das französische ebenso wie das englische Interesse, darauf hinzuwirken, daß die Neutralitätsbestimmungen den Kriegführenden möglichst enge Grenzen zögen. Liebenswürdigerweise weist der „Times“-Korrespondent bei dieser Gelegenheit auf die Nachteile hin, die Frankreich im Kriege mit Deutschland aus wenig scharf begrenzten Neutralitätsregeln haben könne. Diese Kontroverse über Neutralitätspflichten und Rechte sollte allen die Augen darüber öffnen, daß die Entwicklung des internationalen Völkerrechts, insbesondere des Seekriegsrechts, lediglich durch die Interessen der Hauptmächte beeinflusst wird, daß humanitäre Rücksichten immer nur Deckmäntel sind. Es ist erstaunlich, wie wenige Realpolitiker diese Tatsache in diesem Kriege nie aus den Augen verloren haben, die englischen ausgenommen. Letztere haben es meisterhaft verstanden, jede Gelegenheit zu benutzen, unter dem Vorwande der Förderung der allgemeinen Interessen den eigenen zu nützen, die meisten anderen sind ihnen mehr oder minder blindlings gefolgt, zum Teil zum Schaden ihrer eigenen Staatsinteressen. Welches Interesse man in England in politischen Kreisen der zukünftigen Weiterentwicklung des Völkerrechts entgegenbringt, zeigt auch eine Rede des Lord Reay im Oberhause, in der er zehn Punkte nannte, die Gegenstand der Beratungen einer zweiten Haager Konferenz sein müßten:

1. The recognition of conditional contraband.
2. A definition of absolute contraband.
3. The circumstances in which foodstuffs, coal, and raw material can be declared contraband.
4. The right of search in regard to mail steamers.
5. The destruction of prizes by belligerents.
6. The utilisation of drifting mines.
7. Rules with regard to wireless telegraphy.
8. The right of search at long distances from the theatre of war.
9. The theory of continuous voyage.
10. The constitution of prize courts.

Wenn es auch in der Verhandlung nicht zu einer eingehenden Aussprache gekommen ist, weil Lord Lansdowne es vermied, auf die einzelnen Punkte einzugehen, da die Regierung sich noch nicht über das der Haager Konferenz vorzuschlagende Programm schlüssig geworden ist, so hat doch die Verhandlung den Erfolg gehabt, daß man sich mit diesen Fragen in England zu beschäftigen beginnt.

Lord Reay ist auf diesem Gebiet von dem berühmten Völkerrechtslehrer Professor Holland unterstützt worden, den man wohl den besten Völkerrechtsgelehrten nennen darf, weil er sich auf Praxis, auf Verträge und auf unzweifelhaft feststehendes Gewohnheitsrecht, nicht auf mehr oder minder unerfüllbare Wünsche stützt. Professor Holland hat in einem sehr lesenswerten Vortrage vor der britischen Akademie (veröffentlicht im Maiheft der „Fortnightly Review“): „Neutral Duties in a Maritime War as illustrated by Recent Events“, den augenblicklichen Stand des Seekriegs-

neuen großen Dampfer der Hamburg—Amerika-Linie geeignet sein soll. Der Bau eines neuen Schwimmkranes von 150 bis 200 Tonnen Hebekraft ist beabsichtigt.

In Bremen ist eine neue Dampfschiffahrtsgesellschaft gebildet worden. Sie ist unter dem Namen „Bremer Dampferlinie Atlas, G. m. b. H.“ in das Handelsregister eingetragen worden.

Die deutsche Dampfschiffsgesellschaft Hansa hat eine neue regelmäßige Linie London—Colombo—Madras—Calcutta errichtet.

Die Erfindung des Ingenieurs Schlick, Direktors des Germanischen Lloyd, die Rollbewegung von Seedampfern zu verhindern oder auf ein Minimum einzuschränken, soll durch Einbau auf einem Dampfer, den die Firma H. C. Stülken hierzu überlassen hat, erprobt werden. Die erforderlichen Mittel hat die Hamburg—Amerika-Linie zur Verfügung gestellt.

Das Projekt des Stettiner Vulcan, an der Elbe eine Zweigwerft zu errichten, ist mit Rücksicht auf den Widerstand aus Aktionärkreisen zunächst vertagt worden.

— Rentabilität der größeren deutschen Privatwerften (Aktiengesellschaften) 1901 bis 1904:

Name und Ort der Werft	Kapital		Dividende ¹⁾			
	Aktien	Obligationen	1901	1902	1903	1904
	Mark	Mark	%	%	%	%
Blohm & Boff, Hamburg	6 000 000	2 100 000	7	9	9	7
Bremer Vulcan, Vegesack	6 000 000	2 500 000	12	9	0	6
Flensburger Schiffbaugesellschaft, Flensburg	3 300 000	2 670 000	18	18	14	11
Howaldtswerke, Kiel	5 000 000	3 861 000	8	5	0	4
Schiffswerft (vormals Jansen & Schminlinski) Hamburg	300 000	156 400	0	3½	4	?
Neptun, A. G., Rostock	2 200 000	1 510 000	9	9	8	7½
Reiherstieg, A. G., Hamburg	3 000 000	—	10	13	10	10
Rickmers, A. G., Geestemünde. Reismühlen, Heberei und Schiffbau	13 000 000	3 275 000	0	7	7	—
Seebeck, A. G., Bremerhaven	2 750 000	675 000	10	10	10	5
Tecklenborg, A. G., Geestemünde	2 500 000 ²⁾	658 000	20	12	12	10
Vulcan, A. G., Stettin	10 000 000	—	14	14	14	14
Wefer, A. G., Bremen	3 750 000 ³⁾	2 000 000	12	12	8	5

¹⁾ Die Rechnungsjahre stimmen mit dem Kalenderjahre vielfach nicht überein. Wo dies nicht der Fall, ist die Dividende für das Jahr angegeben, in dem das Rechnungsjahr schließt.

²⁾ 1905 erhöht auf 3 000 000 Mark.

³⁾ 1905 verdoppelt auf 7 500 000 Mark.



England. An Stelle der Marokkofrage beherrschte die französische Neutralität in den indochinesischen Gewässern das politische, die Vereinigung des zweiten russischen pazifischen Geschwaders mit der Division Nebogatoff und die Absichten der beiden feindlichen Admirale Rojestvenski und Togo das militärische Interesse. Hatte

Frankreich bis zur Ankunft der russischen Flotte in den indochinesischen Gewässern trotz aller Vorstellungen an den im Anfange des Krieges erlassenen Neutralitätsregeln festgehalten, so hat es schließlich doch dem diplomatischen Druck Japans und Englands nachgegeben und, soweit bekannt geworden, den russischen Geschwadern den Aufenthalt in den indochinesischen Hoheitsgewässern über 24 Stunden hinaus untersagt. Trifft dieses wirklich zu, so würde man in Zukunft in den Neutralitätsregeln der Staaten mit zwei verschiedenen Vorschriften zu rechnen haben, von denen die einen sich auf die Häfen und Gewässer beziehen, die weit vom Kriegsschauplatz abliegen, und weiter gefaßt sind, die anderen Häfen und Gewässer auf dem oder in unmittelbarer Nähe des Kriegsschauplatzes betreffen und den Kriegführenden engere Grenzen ziehen. England hat bereits diesen Unterschied gemacht, indem es Weihaiwei vollkommen geschlossen hat, in den übrigen Häfen aber einen Aufenthalt von 24 Stunden gestattet, allerdings Kohlen usw. solchen Schiffen nicht gibt, die auf dem Wege zu einer kriegerischen Aktion sind. Die Weitherzigkeit der jetzigen französischen Neutralitätsregeln, die den Grundlaß befolgen, den Verkehr der Schiffe der Kriegführenden in französischen Häfen und Gewässern möglichst nicht weiter als im Frieden zu beschränken, wird den Franzosen bereits in englischen Fachartikeln als eine den französischen Interessen durchaus nicht entsprechende Handlungsweise vorgehalten. Da Frankreich ebenso wie England gut über den ganzen Erdball verteilte Stützpunkte habe, erheische es das französische ebenso wie das englische Interesse, darauf hinzuwirken, daß die Neutralitätsbestimmungen den Kriegführenden möglichst enge Grenzen zögen. Liebenswürdigerweise weist der „Times“-Korrespondent bei dieser Gelegenheit auf die Nachteile hin, die Frankreich im Kriege mit Deutschland aus wenig scharf begrenzten Neutralitätsregeln haben könne. Diese Kontroverse über Neutralitätspflichten und Rechte sollte allen die Augen darüber öffnen, daß die Entwicklung des internationalen Völkerrechts, insbesondere des Seekriegsrechts, lediglich durch die Interessen der Hauptseemächte beeinflusst wird, daß humanitäre Rücksichten immer nur Deckmäntel sind. Es ist erstaunlich, wie wenige Realpolitiker diese Tatsache in diesem Kriege nie aus den Augen verloren haben, die englischen ausgenommen. Letztere haben es meisterhaft verstanden, jede Gelegenheit zu benutzen, unter dem Vorwande der Förderung der allgemeinen Interessen den eigenen zu nützen, die meisten anderen sind ihnen mehr oder minder blindlings gefolgt, zum Teil zum Schaden ihrer eigenen Staatsinteressen. Welches Interesse man in England in politischen Kreisen der zukünftigen Weiterentwicklung des Völkerrechts entgegenbringt, zeigt auch eine Rede des Lord Reay im Oberhause, in der er zehn Punkte nannte, die Gegenstand der Beratungen einer zweiten Haager Konferenz sein müßten:

1. The recognition of conditional contraband.
2. A definition of absolute contraband.
3. The circumstances in which foodstuffs, coal, and raw material can be declared contraband.
4. The right of search in regard to mail steamers.
5. The destruction of prizes by belligerents.
6. The utilisation of drifting mines.
7. Rules with regard to wireless telegraphy.
8. The right of search at long distances from the theatre of war.
9. The theory of continuous voyage.
10. The constitution of prize courts.

Wenn es auch in der Verhandlung nicht zu einer eingehenden Aussprache gekommen ist, weil Lord Lansdowne es vermied, auf die einzelnen Punkte einzugehen, da die Regierung sich noch nicht über das der Haager Konferenz vorzuschlagende Programm schlüssig geworden ist, so hat doch die Verhandlung den Erfolg gehabt, daß man sich mit diesen Fragen in England zu beschäftigen beginnt.

Lord Reay ist auf diesem Gebiete von dem berühmten Völkerrechtslehrer Professor Holland unterstützt worden, den man wohl den besten Völkerrechtsgelahrten nennen darf, weil er sich auf Praxis, auf Verträge und auf unzweifelhaft feststehendes Gewohnheitsrecht, nicht auf mehr oder minder unerfüllbare Wünsche stützt. Professor Holland hat in einem sehr lesenswerten Vortrage vor der britischen Akademie (veröffentlicht im Maiheft der „Fortnightly Review“): „Neutral Duties in a Maritime War as illustrated by Recent Events“, den augenblicklichen Stand des Seekriegs-

rechts klar und kurz in den Hauptfragen charakterisiert und zum Schlusse auch ein dem Reay'schen Programm ähnliches, aber noch ausführlicheres Programm für die zweite Haager Konferenz aufgestellt. Die hauptsächlichsten ergänzenden Punkte des Professors Holland sind folgende: 1. Verkauf subventionierter Dampfer an Kriegsführende (Professor Holland glaubt anscheinend, wie viele in England, daß die von der Hamburg—Amerika-Linie an eine russische Privatfirma verkauften, von der russischen Regierung als Hilfskriegsschiffe ausgerüsteten Dampfer in ähnlicher Weise, wie es in England bei einer Anzahl großer schneller Dampfer der Fall ist, vom Staate subventioniert seien). 2. Funkverbindungen der Kriegsführenden in neutralen Hoheitsgewässern. 3. Die Ausfuhr von Kohlen usw. zur Abgabe an Kriegsschiffe auf hoher See. 4. Das Konvoirecht. 5. Ausrüstung von Hilfskriegsschiffen außerhalb der eigenen Hoheitsgewässer. 6. Das Asylrecht. Den bisher von England in diesen Fragen eingenommenen Standpunkt wiederzugeben, ist hier nicht der Platz. Die Aufführung der Punkte soll nur dazu dienen, die Leser der „Marine-Rundschau“ zum Nachdenken über das deutsche Interesse und vielleicht zu Meinungsäußerungen anzuregen, damit sich eine klare Ansicht herausbildet. Wie jede Kriegsvorbereitung so muß auch diejenige auf völkerrechtlichem Gebiete im Frieden geschehen.

Neben diesen Neutralitätsangelegenheiten hat in den letzten Tagen die Rede des Premierministers Mr. Balfour über die Aufgaben der Landesverteidigung gelegentlich der Beratungen über die Ausgaben für das „Naval Defence Committee“ die allgemeine Aufmerksamkeit in England am meisten in Anspruch genommen. Der Premierminister erzielte mit seinen Ausführungen über die Organisation des Defence Committee und die Verteidigung des großen englischen Reiches einen durchschlagenden Erfolg. Seine Versicherung, daß das Defence Committee einen Einfall in England für eine Unmöglichkeit halte, solange die Flotte nicht vernichtet sei, nahm anscheinend noch vielen einen Alp von der Brust. Besonders schlagend wirkte die Angabe, daß nach Ansicht des Feldmarschalls Roberts kein ernstlicher Einfall mit Truppen unter einer Stärke von 70 000 Mann gemacht werden könne, selbst wenn die Miliztruppen auf einem auswärtigen Kriegsschauplatz seien, und daß zum Transport einer solchen Truppenmacht über den Kanal hinüber von Cherbourg und Brest Schiffsräume von 250 000 Tonnen gebraucht würden, die nicht unbemerkt und an einem Tage zusammengebracht werden könnten. Weiter ließ sich Mr. Balfour über die Verteidigung von Indien aus, die besonders auf einen Angriff auf dem Wege durch Afghanistan, weniger durch Persien vorbereitet sein müßte und in der Hauptsache eine Frage des Transports und der Verpflegung sei. Lord Kitchener verlange acht aktive Divisionen zur Unterstützung aus England. England dürfe nicht dulden, daß die russischen Bahnen nach Afghanistan fortgesetzt würden. — Daß Rußland, falls es wirklich die Absicht hatte, die transkaspiischen Bahnen nach Nordafghanistan weiterzuführen, jetzt bei dem Emir auf noch größeren Widerstand als früher stoßen wird, ist nach der erfolgreichen Entsendung einer englischen Gesandtschaft nach Kabul sicher. Über das Resultat der Gesandtschaft wird im einzelnen wenig bekannt, doch scheint es gelungen zu sein, den Emir völlig auf englische Seite zu ziehen. Falls das Gerücht einer Bahnverbindung Kandahars mit der Bahn nach Quetta sich bewahrheitet, würde England sich im Süden nicht dieselbe Reserve auferlegen, die es von Rußland im Norden verlangt.

Die Aufgabe St. Lucia's als Flottenstützpunkt in Westindien verteidigt Mr. Balfour mit den völlig veränderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen, durch die es ausgeschlossen sei, daß die karaische See die frühere Bedeutung für England wiedergewinne; entscheidende Seeschlachten werde England dort nicht mehr schlagen. Die englischen Kolonien schütze am besten eine Konzentration der Flotte und des Heeres in der Heimat, bereit, dorthin geschickt zu werden, wo es nötig sei.

Die Presse hat vereinzelt die Behauptungen des Premierministers angefochten, im allgemeinen sich aber zustimmend geäußert.

In Canada benutzte der neue Gouverneur, Carl Grey, die erste Gelegenheit, die Canadier zu einer Beisteuer zur Reichsverteidigung aufzufordern, indem er sie auf die zukünftige Bedeutung ihres Landes für den Handel mit den pazifischen Ländern und die hierdurch bedingte Dankbarkeit gegen das Mutterland aufmerksam machte.

— Personal. Die Bestimmungen über die Prüfung und die Ausbildung der midshipmen und junior officers sind dahin geändert, daß 1. neben dem Naval Instructor ein Fähnrichsoffizier mit der Leitung der Ausbildung der midshipmen an Bord betraut wird; 2. der Marineingenieur im Stabe des Admirals die technische Ausbildung der midshipmen übermachen soll; 3. der kurze Kursus in Greenwich vor Ablegung des ersten Teils der Prüfung zum lieutenant in Fortfall kommt.

Die Bestimmungen über die Ausbildung der Kadetten sollen wesentliche Änderungen auf Grund des Berichts der Kommission unter Vizeadmiral Fawkes erfahren.

Die Beförderung der Marineeingeleute vom Range der lieutenants zu dem des commander hat sich in den letzten Jahren bedeutend verlangsam, die Dienstzeit in der lieutenants-Charge stieg von $10\frac{3}{4}$ auf $14\frac{3}{4}$ Jahre.

Die boy artificers werden in Zukunft nur einmal im Jahre auf Grund einer Eintrittsprüfung eingestellt; für die zweite Einstellung im Herbst treffen die lokalen Unterrichtsbehörden unter den Bewerbern die Auswahl.

Die Maschinen-Deck- und Unteroffiziere sollen in der Regel nie länger als zwei Jahre an Bord von Hafenschiffen oder in Landstellen verwandt werden.

— Manöver. Die Admiralität hat sich entschlossen, von der Abhaltung der angekündigten großen Manöver (siehe „Marine-Rundschau“, Februar 1905) Abstand zu nehmen, da sie wegen des russisch-japanischen Krieges nicht in dem der Manöveridee entsprechenden Umfange durchgeführt werden können. Ob dies der wahre Grund ist, oder ob politische Erwägungen ein Zerstreuen der Schiffe über alle Ozeane augenblicklich inopportun erscheinen lassen, ist zweifelhaft.

Von den gemeinsamen taktischen Übungen der Mittelmeer- und Atlantikflotte in der Nähe von Marmaris (Kleinasien) ist noch nichts bekannt geworden. Die Übungen haben etwa zehn Tage gedauert.

— Geschwadertätigkeit. Aktive Flotte. Kanalflotte: Die Kanalflotte hatte sich Anfang Mai in Portland vereinigt und trat am 12. Mai eine Übungsfahrt nach der Ostküste Englands an. Vier Kreuzer der Naval Reserve schlossen sich ihr an. Am 20. April tritt auch das erste Kreuzergeschwader in Queensferry zur Flotte. Den Befehl über die zweite Division hat Vizeadmiral Moore von Kontreadmiral Barlow übernommen. Bei dem Aufenthalt in Berehaven April—Anfang Mai wurde eine Minenbroschierübung ausgeführt. Es wurden drei Beobachtungsminen am Eingang von Berehaven gelegt und der Eingang auf diese Weise als gesperrt angenommen. Das Linienchiffsgeschwader erhielt den Auftrag, den Eingang zu forcieren. Das Wegräumen der Minen geschah durch Legen von Kontreminen.

Die Ablösung der „Royal Oak“ durch „Jupiter“ hat sich wegen zu umfangreicher Reparaturen des letzteren verschoben.

Die aktive Torpedobootszerstörerflotte unter Kontreadmiral Winsloe erlitt einen schweren Verlust durch die Strandung des Torpedobootszerstörers „Syren“ auf einem Felsen im Eingange zu Berehaven bei einer nächtlichen Angriffsübung auf den durch Torpedobootszerstörer verteidigten Hafeneingang. Das Boot brach durch, wurde aber später abgebracht und auf den Strand geschleppt, die Besatzung wurde vollzählig gerettet. Bei einer Nachtübung kollidierten ferner die beiden Zerstörer „Bixen“ und „Lee“ und erlitten beide schwere Beschädigungen.

Die Atlantikflotte und das zweite Kreuzergeschwader übten zusammen mit der Mittelmeerflotte zwischen Marmaris und Cypern undkehrten dann über griechische und spanische Häfen nach Gibraltar zurück.

Die Mittelmeerflotte ist nach den beendeten Übungen mit der Atlantikflotte nach Malta zurückgekehrt. Der Kreuzer „Juno“ soll zum Kanalgeschwader gehen. Vizeadmiral Lord Beresford wird am 4. Juni das Kommando von Admiral Dombiville übernehmen.

Von dem dritten Kreuzergeschwader wurden „Suffolk“ und „Aboutir“ zur Eskorte der königlichen Yacht im Mittelmeer verwandt, während der Geschwaderchef mit „Leviathan“, „Lancaster“ und „Minerva“ die englischen Interessen in Kreta vertrat. Der Kreuzer „Aboutir“ geht nach England zurück und wird bis zur Ankunft der „Carnarvon“ durch den „King Alfred“ von der Chatham-Reserve division ersetzt.

Die großen Torpedobootszerstörer „Erne“, „Ettrick“, „Dee“, „Arun“, „Itchen“, „Ere“ wurden zum ostasiatischen Geschwader detachiert.

Die Schiffe des vierten Kreuzergeschwaders haben neue Schüler an Bord genommen — auch das Flaggschiff „Ariadne“ erhielt eine Anzahl Schiffsjungen — und eine Kreuzfahrt nach schottischen Häfen angetreten. Die beiden Kadettenschulschiffe „Fis“ und „Highflyer“ kreuzen selbständig im Kanal, in schottischen und irischen Gewässern. Am 20. Juli sollen die Schiffe wieder in Plymouth sein. An die Stelle von „Gibraltar“ ist „Edgar“ getreten.

Das ostasiatische Geschwader war zum größten Teil in Hongkong konzentriert. Der durch „Diadem“ abgelöste Kreuzer „Amphitrite“ wurde in Singapore zurückgehalten; „Thetis“ trat erst nach Ankunft der „Diadem“ die Heimreise an. Die Linienchiffe „Ocean“ und „Centurion“ sollen durch „Goliath“ und „Canopus“ abgelöst werden, die sich bereits auf der Ausreise befinden. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden beide aber nicht vor Beendigung des russisch-japanischen Krieges zurückkehren, so daß England in den ostasiatischen Gewässern über 7 Linienchiffe, 2 Panzerkreuzer, 7 geschützte Kreuzer verfügen wird. Außerdem wird, wie bereits erwähnt, die Torpedobootszerstörerflotte um 6 große Riverboote auf eine Stärke von 14 Booten gebracht.

Den verschiedenen Reklamationen englischer Angelegener in Ostasien hat die Admiralität Folge gegeben und die Zahl der kleinen Stationäre durch Versetzung der Sloops „Cadmus“ und „Elio“ von der australischen zur ostasiatischen Station wieder um zwei vermehrt.

Zum australischen Geschwader sollen die Kreuzer 3. Klasse „Pioneer“ und „Pyramus“ treten. Der Kreuzer „Phlaed“ ist in England angekommen. Bei einer Vollbampfahrt der Kreuzer „Curialus“, „Challenger“, „Psyche“ von Wellington nach Auckland erreichte ersterer die Probefahrtsgeschwindigkeit von 21 Seemeilen, während „Challenger“ mit 19,8 Seemeilen um 2,2 Seemeilen, „Psyche“ mit 17 Seemeilen um 3 Seemeilen hinter der Probefahrtsleistung zurückblieben.

Von dem ostindischen Geschwader sind ständig ein bis zwei Schiffe im Persischen Meerbusen stationiert.

— Reserveflotte. Nach einer Angabe des „Naval and Military Record“ vom 20. April sollen wenigstens in Devonport noch genügend Mannschaften in Baracken an Land sein, um die Stammbefestigungen der Reservechiffe von $\frac{2}{5}$ auf wenigstens $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{5}$ zu erhöhen.

Die Devonport-Division wird Anfang Juni eine etwa 10 tägige Übungsfahrt machen, an der auch die Torpedoboote teilnehmen. Die übrigen Divisionen machten im Mai 7 bis 10 tägige Übungsfahrten. An Stelle des „King Alfred“ wurde der Kreuzer „Wienheim“ in die Kategorie der Emergency-Chips versetzt. „Blake“ brachte Ablösungsmannschaften nach Gibraltar und Malta.

— Zweite Kampflinie. Der Panzerkreuzer „Marcius“ wird in Motherbank verankert werden.

— **Ausrangierte Schiffe.** Am 11. Juli werden in Portsmouth folgende Schiffe verkauft werden: der Panzerkreuzer „Orlando“, die Kreuzer „Iris“, „Melpomene“, „Marathon“, die Kanonenboote „Beagle“, „Sageur“, „Pelter“, „Fearless“, „Pincher“, die alte Admiraltätsyacht „Enchantress“ und vier andere Schiffe.

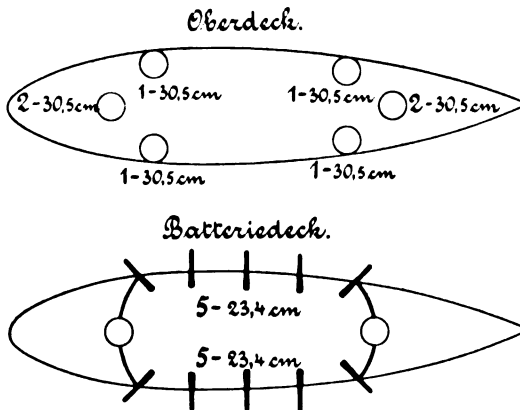
— **Schiffbau.** Die Absicht einer Änderung der Pläne der „Nelson“ und „Agamemnon“ ist jetzt endgültig aufgegeben; der Bau ist auf den Werften von Messrs. Beardmore in Glasgow und der Palmer Shipbuilding Company in Tarrow begonnen. Displacement 16 500 Tonnen, Länge 125 m, Breite 24.16 m, mittlerer Tiefgang 8,2 m. Geschwindigkeit 18 Seemeilen, indizierte Pferdestärken 16 750. Armierung vier 30,5 cm-, zehn 23,4 cm-, zwanzig 7,6 cm-Geschütze. Aufstellung der 23,4 cm-Geschütze in vier Doppeltürmen und zwei Einzeltürmen (mittschiffs) auf Oberdeck.

Panzerung:	}	Gürtel: hinten 10,2 cm, Mitte 30,5 cm, vorn 15,2 cm.
		Zitadelle: hinten 10,0 cm, Mitte 20,0 cm, vorn 10,0 cm (vorn und hinten an die 30,5 cm-Türme anschließend).
		Barbette der 30,5 cm-Geschütze: 35,5 cm,
		Drehtürme der 30,5 cm-Geschütze: 20,0 cm,
		Barbette der 23,4 cm-Geschütze: 18,0 bis 14,0 cm,
		Drehtürme der 23,4 cm-Geschütze: ?,
		vorderer Kommandoturm: 30,2 cm, hinterer Kommandoturm: 7,5 cm.

Die Zitadelle ist nicht so lang wie auf der „King Edward VII.“-Klasse. Nach einer Nachricht des „Naval and Military Record“ vom 4. Mai soll der Mastiv-Ruderstegen in Fortfall kommen und zwei Balanceruder eingebaut werden. Die Art des Einbauens und die erwartete Wirkung ist leider aus der Nachricht nicht klar verständlich.

Obgleich die Pläne für das Linienschiff „Dreadnought“ des diesjährigen Bauprogramms noch nicht bekannt sind, so bringt trotzdem als ziemlich sicher durch, daß das Schiff 18 000 Tonnen groß werden, eine Armierung von acht 30,5 cm- und zehn 23,4 cm- und eine große Anzahl 7,6 cm-SK., aber keine Ramme erhalten soll.

Aufstellung:



Das Schiff soll volle Formen und hohe Bordwände haben und nach bisher allerdings nicht bestätigten Zeitungsnachrichten Turbinenmaschinen erhalten.

Beim Öffnen der Wallgangsabteilungen auf dem in Reparatur befindlichen Linienschiff „Royal Oak“ ereignete sich eine Gasexplosion, durch die ein Arbeiter getötet und eine beträchtliche Materialbeschädigung herbeigeführt worden. Woher die Gase gekommen sind, ist noch nicht bekannt.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Antrim“ („Devonshire“-Klasse):

	Ind. Pferdestärken	Kohlenverbrauch pro ind. Pferdestärke und Stunde:	Geschwindigkeit in Seemeilen:
bei der 30stündigen Fahrt mit $\frac{1}{5}$ der Maschinenleistung	3668	1,03 kg	?
bei der 30stündigen Fahrt mit $\frac{4}{5}$ der Maschinenleistung . .	14428	0,975 kg	?
bei der 8stündigen Fahrt unter Vollampf	21608	1,13 kg	23,02

Von den Panzerkreuzern derselben Klasse erzielte „Devonshire“ 22,97 Seemeilen, „Carnarvon“ 23,3 Seemeilen, während 22,25 Seemeilen verlangt waren. Die guten Resultate werden besonders der Propellerform zugeschrieben.

— Artillerie. Die Auswechslungen von 30,5 cm-Geschützen wegen Risse im Kernrohr hat einem Korrespondenten des „Daily Graphic“, C. B., Anlaß zu einer Reihe alarmierender Artikel gegeben, die behaupten, daß ein großer Teil der englischen Linienschiffe wegen der schlechten Konstruktion der 30,5 cm-Geschütze Mark VIII, Drahtkonstruktion, gefechtsunbrauchbar sei, da sie nicht mehr als 40 bis 60 Schuß mit Geschützlading abzugeben imstande seien. Die Admiralität hatte die Behauptungen dahin richtig gestellt, daß ein 30,5 cm-Geschütz Mark VIII auf der „Majestic“ Risse in der Mündung und ein anderes Anzeichen von Ribbildungen im Kernrohr gezeigt hatte. Diese Geschütze hatten 66 oder 75 gefechtsmäßige Schüsse abgegeben. Bei der Untersuchung habe sich herausgestellt, daß das Metall des Kernrohrs zu weich gewesen sei. Von den 75 vorhandenen Geschützen Mark VIII seien 60 an Bord, die am meisten benutzten auf „Caesar“, „Mars“, „Jupiter“, alle hatten mehr als 60 gefechtsmäßige Schüsse abgegeben, seien aber noch voll brauchbar. Ein Auswechseln habe nur stattgefunden, um die Geschütze genau zu untersuchen. Die Drahtkonstruktion habe sich ausgezeichnet bewährt.

Die Bestimmungen über das Preißchießen der Gunlayers kleiner Kaliber setzen eine Entfernung von 600 bis 1000 Yards und eine Scheitengröße von $2,4 \times 1,8$ m fest. Im übrigen unterscheiden sie sich wenig von denjenigen für die Gunlayers schwerer Kaliber.

Nach verschiedenen Erprobungen soll ein Nachtsivierapparat, System Ruß, eingeführt werden.

— Torpedowesen. Die Firmen Thornycroft und White haben den Auftrag zum Bau von fünf Torpedobootszerstörern des Küstenboot-Typs erhalten. Konstruktionsangaben sind noch nicht bekannt geworden.

Der von Yarrow als Versuchsboot gebaute Torpedobootszerstörer „Garry“ hat ein ausladendes Heck, wie Yachten, wodurch die Schrauben besser geschützt und mehr Raum für die Unterbringung der Besatzung gewonnen wird. Das Ruder liegt vollkommen geschützt unter Wasser; das Kohlenfassungsvermögen ist 20 Tonnen größer als bei den Riverbooten; die Geschwindigkeit beträgt 26,5 Seemeilen.

— Unterseeboote. „A10“ und „B2“ sind von Stapel gelaufen.

— Häfen und Werften. Die Kommission zur Untersuchung des Werftbetriebes, dem der erste Seelord, der Controller of the Navy, der Admiralitätssekretär, der Verwaltungsvorstand, der Direktor der Werften in der Admiralität, der Oberwerftdirektor von Devonport, der Leiter der Fairfield Shipbuilding Company angehören, hat im Laufe des Monats alle Haupt-Marineanstalten besucht.

In Portsmouth wurde die schwimmende Ballensperre in der Zeit von 5 Uhr vormittags bis 12 Uhr 40 Min. nachmittags von etwa 260 Mann ausgebracht.

Das große schwimmende Kohlendepot in Portsmouth hat an jeder Seite zwölf Temperlehapparate, die auf vier, auf Schienen bewegbaren Tünnen ruhen und elektrisch bedient werden, außerdem 80 Schütten zum Füllen von Kohlenfäcken und Körben, die von Kohlenbaggern aus dem Schiffsinnern gefüllt werden.

Die Admiralität ist mit den Hafenbehörden von Southampton in Verbindung getreten, um einen Liegeplatz für Kriegsschiffe zum Kohlen im dortigen Bereich zu erhalten.

— Drahtlose Telegraphie. Die Versuche mit der Aufstellung von Funtspruchapparaten auf Torpedobootszerstörern haben bisher befriedigt; auf dem Versuchsboot „Ferret“ wurde der Mast bedeutend verlängert, so daß beinahe die gleichen Resultate wie auf Linien Schiffen erzielt wurden.

Auf der ostasiatischen Station ließ Vizeadmiral Koel eine Funtspruchverbindung zwischen dem Viktoria Peak und der Mirsbucht über D'Alquitar (Eingang von Hongkong) herstellen.

— Fachliteratur. In der letzten Zeit beginnen die inaktiven Admirale usw. eine heftige Fehde gegen die Neuerungen der Admiralität in der Personalausbildung und der Flottenverteilung. Dem Vizeadmiral Fitz Gerald, der die Personalreorganisation heftig angriff, folgt Admiral Sir Cyprian Bridge mit einem Widerspruch gegen die Flottenverteilung und der frühere Chefkonstrukteur mit einer Beurteilung der Ausrangierung so vieler, noch leiblich gefechtskräftiger Schiffe. Sir Cyprian Bridge sagt am Schluß eines Artikels in dem „Cornhill Magazine“: „The redistribution as a whole amounts to little more than grouping a great portion of our naval force in a corner of the North Eastern Atlantic“. Er vermißt besonders die Berücksichtigung des Schutzes der Handelsstraßen und hält die völlige Entblößung der nordamerikanischen Station nicht für richtig.

Im Maiheft der „Nineteenth Century“ wendet sich Sir William White gegen die umfangreiche Ausrangierung so vieler Schiffe; er nennt sie überhastet und behauptet, daß die in der Klasse Ib (zweite Kampflinie) befindlichen Schiffe schnell vollkommen müßten und die Ersparnisse durch diese Maßregel sehr gering seien.

Vor der United Service Institution hielt Commander (retired) Lord Ellenborough einen Vortrag: The Possibility of our Fleets and Harbours being surprised“, ein Thema, über das er bereits im Oberhause gesprochen hatte. Er forderte, daß schon in Friedenszeiten alle Befestigungen der Hauptkriegshäfen voll besetzt und kriegsbereit sein, daß Tag und Nacht die Admiralität in telegraphischer Verbindung mit dem Hauptpostamt und in der Admiralität stets ein höherer Seeoffizier anwesend sein solle. Er hält es für leicht, Portland und Portsmouth durch Versenken von Schiffen zu sperren, die Mündungen der Themse, die Meede von Solent und Portland durch Handelsschiffe mit Minen zu versetzen, und will Maßregeln ergriffen haben, daß Unterseeboote aus neutralen Häfen ferngehalten werden. — Admiral Bowden Smith hielt die Furcht vor Überraschungen dieser Art für zu weitgehend, sieht aber in der großen Anzahl fremder Seeleute in der Handelsmarine eine Gefahr und will Lotsenzeugnisse nur an englische Untertanen erteilt wissen.

Von den Vorträgen in der Frühjahrsversammlung der Naval Architects ist in dem vorigen Monatsheft ein Vortrag von Prof. Froude über die Schleppversuche zur Feststellung der Vorteile hohler Schiffsförmern über volle unerwähnt geblieben und muß des Interesses wegen nachgeholt werden. Prof. Froude hatte die Versuche auf Veranlassung von Sir William White ausgeführt, da verschiedentlich, besonders von Vizeadmiral Fitz Gerald behauptet war, daß die Schiffe der „Drake“- und „County“-Klasse infolge der hohlen Formen weniger seetüchtig seien. Obgleich Prof. Froude

Vorteile nachzuweisen versuchte, mußte er trotzdem an einer Stelle zugeben, daß Schiffe mit geraden Schiffslinien weniger vom Seegange beeinflusst würden als solche mit hohlen. Prof. Viles führte in der Diskussion aus, daß bei gleichem Tiefgange die Schiffe der „County“-Klasse für 25 Seemeilen Geschwindigkeit die gleichen Pferdestärken gebrauchen würden, gleichgültig ob die Schiffslinien gerade oder hohl seien. Bei vollen Bugformen würde das Displacement um 900 Tonnen gestiegen und nach Abzug von 400 Tonnen für die Maschinen noch 500 Tonnen für andere Gewichte disponibel geblieben sein.

Der diesjährige Jahrgang des bekannten „Naval Annual“ von Brassey ist erschienen und an anderer Stelle eingehender besprochen worden.

Die Preislösung der Aufgabe der R. U. S. I. über: „The best method for Carrying out the conjoint Practice of the Navy and Army in Embarcation and Disembarcation for War, illustrated by the Experience of the Past“, von Lieutenant Colonel C. E. D. Telfer Smollett wurden im zweiten Aprilheft des Journals der U. S. J. veröffentlicht.



Frankreich. Die wichtigste Neuigkeit ist das Wiederaufleben der Flottenmanöver, wenn auch noch in beschränktem Umfange, im Mittelmeere, an denen das Mittelmeergeschwader und zwei aus der Reserve in Dienst zu stellende Küstenpanzer unter der Leitung des Vizeadmirals Fournier vom 3. Juli ab teilnehmen werden. Nach Beendigung der Manöver wird dieser am 10. August mit dem Kolonialminister sich nach Indochina begeben.

Bei der Enthüllung des Gambetta-Denkmal in Bordeaux in Gegenwart des Präsidenten Douhet war die Marine durch den Marineminister Thomson, eine Abordnung vom Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ und des Landungskorps des Nordgeschwaders vertreten.

Auch an der Marokkoangelegenheit wird die Marine beteiligt durch die ständige Anwesenheit von zwei Kreuzern des Mittelmeergeschwaders vor Tanger und den Besuch dieses vom 14. bis 17. Juni.

Marineminister Thomson besichtigte von Bordeaux aus die Torpedobootsstation La Pallice, wo er den Übungen der Unterseeboote betwohnte, und die Werft von Rochefort. Bei dieser Gelegenheit empfing er auch eine Abordnung der Arbeiterschaft, der er gleich bei Amtsantritt fest entgegengetreten war, so daß im Gegensatz zu den Besuchen Belletans in den Kriegshäfen, beim Empfang Thomsons am Bahnhofe weder rote Fahnen zu sehen noch revolutionäre Lieder zu hören waren. Er nahm einen Ehrentrunk von den technischen und Verwaltungsbeamten und deren Anerkenntnis durch ihren Sprecher, daß sie auch Pflichten hätten, entgegen: „Sie erkennen an, daß Sie Pflichten haben.“ Eine Sprache, die man lange nicht gehört hatte und die im Verein mit der Maßregelung der gerichtlich der Beleidigung militärischer Vorgesetzter schuldig erachteten Werftarbeiter nicht verfehlen wird, die Disziplin auf den Werften zu bessern.

Am 8. und 9. Mai hat der Minister in Toulon das Geschwader und das Arsenal besichtigt. Auf dem ihm zu Ehren veranstalteten Bankett im Stadthause hielt er eine Rede, in der er die Vorlage des Flottenprogramms für die nächste Zeit in Aussicht stellte. Er führte aus: „Die erste Pflicht der Demokratie ist die, den Frieden zu sichern, und um den Frieden zu sichern, müssen wir unsere Marine mächtig und stark erhalten. Die meisten Völker bringen Opfer in dem Bestreben, sich eine Verteidigungsmacht zur See zu schaffen, und wenn wir uns überflügeln lassen, würden wir bald von der zweiten auf die dritte, vierte und fünfte Stufe sinken. Das wollen wir nicht, sondern wir wollen unsere Überlegenheit zur See aufrecht erhalten.“ Auf dem Bankett zu Ehren

der Automobilbootwettkfahrt sprach der Minister in hoher Anerkennung von den Leistungen der Torpedojägerkommandanten bei dieser Fahrt und gab dann dem Stolz Ausdruck, den Frankreich über die Tätigkeit seiner Marine empfindet. Empfänge von Arbeiterabordnungen fanden ebenfalls statt, bei denen der Minister seinen Standpunkt scharf erklärte, Disziplin zu halten und keine gegen die Vorgesetzten gerichteten Kundgebungen zu dulden. Den Werftarbeitern wurde der Nachmittag des Ankunftstages ohne Lohnabzug freigegeben. Am 10. Mai eröffnete der Minister mit einer Ansprache den nach der Neuordnung zum ersten Male einberufenen oberen Marineerat, der seine Beratungen an den folgenden Tagen fortsetzte; sie betreffen vermutlich das Bauprogramm.

— **Parlamentarisches.** Den gesetzgebenden Körperschaften ist von der Regierung ein vom Kriegs-, Marine- und Justizminister gezeichneter Gesetzentwurf über die Militärgerichtsbarkeit zugegangen, wonach für alle nicht rein militärischen Vergehen und Verbrechen im Frieden die Militärpersonen und die nicht eingeschifften Marinepersonen von den Zivilgerichten abgeurteilt werden sollen.

— **Organisation.** Auch in organisatorischer Beziehung geht der Minister daran, neue Bahn zu schaffen. Ein Dekretentwurf, der die Tätigkeit des Obermarine-rats neu regelt, den Arbeiterrat aufhebt und unter der Bezeichnung technisches Komitee den bisherigen Arbeiterrat, das beratende Komitee, das Unterseebootskomitee, die obere Probefahrtskommission, die Kontroll- und die Besatzungsetatkommission vereinigt und ihren Wirkungsbereich neu ordnet, hat die Unterschrift des Präsidenten der Republik erhalten, desgleichen die Neuregelung der Aufgaben der Konstruktionsabteilung.

Des ferneren hat er eine Kommission mit Ausarbeitung von Vorschlägen zur Aufhebung des Hauptdienstes des Torpedowesens und der Elektrizität im Marineministerium und der Direktion der unterseeischen Verteidigung in den Häfen beauftragt.

Die aus der école polytechnique hervorgegangenen Leutnants zur See werden in Zukunft ebenso wie schon jetzt die Deckoffizier-Offizieranwärter ihre Seeoffizierprüfung in zwei Teilen ablegen: den ersten nach einjährigem Kommando auf dem Fähnrichsschulschiff, den zweiten nach weiterer einjähriger Fahrzeit an Bord eines in Dienst gestellten Schiffes. Der letztere ist vorwiegend praktisch.

— **Neues Kommandozeichen.** Für Fregattenkapitäns als Chef der Marine an einem Stützpunkte oder als Kommandanten einer Gruppe von Fahrzeugen ist ein dreieckiger Stander in den Nationalfarben eingeführt, der im Großtopp zu heißen ist und für Fregattenkapitäne, die unmittelbar dem Marineminister unterstellt sind, einen weißen Stern im blauen Felde, für Fregattenkapitäns, die einem Geschwader- usw. Chef unterstehen, einen blauen Stern im weißen Felde enthält.

Dieser Stander ohne Stern dient als Anciennitätsstander für Fregattenkapitäne und Subalternoffiziere (Kapitänleutnants, Oberleutnants, Leutnants zur See) und wird vom ältesten Offizier gesetzt, sobald zwei oder mehr Fahrzeuge auf einer Meede oder einem Hafen oder sonst zusammentreffen und kein höheres Kommandozeichen weht, im Großtopp von Fregattenkapitänen, im Vortopp von Subalternoffizieren; der von einem jüngeren Fregattenkapitän geführte Kommandostander ist in diesem Falle im Vortopp zu setzen.

Als Anciennitätsstander für Kapitäne zur See ist der Kommandostander dieser Stabsoffiziere als Divisionschef — ausgezackter viereckiger Stander in den Nationalfarben mit weißem Stern im blauen oder blauem Stern im weißen Felde — ohne den Stern neu eingeführt und unter denselben Voraussetzungen vom ältesten Kapitän zur See im Großtopp zu setzen.

— **Personal.** Um die Besatzungen der Schiffe in Reserve ständiger zu machen und die mit dem jetzigen durch die Einschiffungsbestimmungen für Unteroffiziere und Mannschaften bedingten häufigen Wechsel verbundenen Nachteile für die Instandhaltung der Schiffe und die Vertraulichkeit des Personals mit ihren Einrichtungen möglichst ein-

zuschränken, ordnet eine ministerielle Verfügung an, daß auch solche Leute, die noch nicht ein Jahr Fahrzeit auf seegehenden Schiffen haben, auf die Schiffe in Reserve kommandiert und dort mindestens ein halbes Jahr belassen werden können.

Vizeadmiral de Maigret ist zum Vorsitzenden des ständigen Ausschusses des oberen Marine Rates ernannt worden, Vizeadmiral Fournier, Kontreadmirale d'Abnour und Philibert zu Mitgliedern; Vizeadmiral Richard zum Vorsitzenden des technischen Komitees, zu Abteilungsvorständen: für Hochseeschiffe Kontreadmiral Massé, für Verteilungsfahrzeuge Kontreadmiral Philibert, für Material usw. Kontreadmiral d'Abnour. Oberst Gossot ist an Stelle des Generals Puel zum Vorstand der Waffenabteilung ernannt worden, Schiffsbaudirektor L'Homme zum Vorstand der technischen Abteilung (Konstruktionsbureau); er ist erst im Juli vorigen Jahres zu seinem Dienstorte befördert worden und gehörte bisher der Commission de grand outillage in Paris an.

Die ältesten zehn Kapitänleutnants, zwanzig Oberleutnants zur See, zwei mécaniciens principaux 1. Klasse, fünf 2. Klasse sind nicht mehr für Schiffe im Ausland zu kommandieren. Alle Offiziere sind in den letzten sechs Monaten vor Erreichung der Altersgrenze oder Nachsuchen der Verabschiedung von den Einschiffungs- und Beförderungslisten zu streichen.

— Die fertige Flotte. Vom 3. Juli ab werden im Mittelmeer unter Führung des Vizeadmirals Fournier Flottenmanöver abgehalten werden, an denen das Nordgeschwader nicht teilnehmen wird. Linienschiff „Brennus“ wird Flaggschiff.

Torpedobootsjäger „Arquebuse“ des Nordgeschwaders berührte beim Verlegen des Ankerplatzes infolge stürmischen Wetters im Aubray einen Felsen, verlor Schraube und Ruder, konnte aber nach Vorlent geborgen werden. Das übrige Geschwader ging von Duberon in der letzten Aprilwoche nach der Girondemündung, wo es am 20. vor Verdun anferke, während die Torpedobootsjäger nach Bordeaux zur Enthüllung des Gambetta-Denkmal gingen, an der auch das Landungskorps des Geschwaders teilnahm. Am 28. April traf es auf der Reede La Pallice—La Rochelle ein.

Vom 8. Mai 8 Uhr vormittags bis 9. 5 Uhr nachmittags fanden vor Rochefort gemeinsame Übungen des Nordgeschwaders, der beweglichen Verteidigung und der Küstenwerke statt, an denen der Marinepräpekt und der kommandierende General teilnahmen. Der Übung lag der Gedanke zugrunde, daß sich nach einer Seeschlacht einige verstreute französische Schiffe, „Henry IV.“, „Cassini“ nach La Pallice, „Bouvines“, „Amiral Tréhouart“ nach Ile d'Az gestücht haben und dort von dem übrigen Nordgeschwader blockiert, das Auslaufen versuchen sollten, während der Feind versuchen sollte, die Schiffe zu zerstören. Die Übung brachte nächtliche Torpedobootsangriffe auf das in See stehende feindliche Gros und auf die vor Anker liegenden Schiffe, am Tage Beschließung der Werke zur Übung der Kanoniere und Angriffe der Unterseeboote.

Das Mittelmeergeschwader trat am 10. Mai eine Kreuzfahrt an, die es zunächst nach Salins d'Hyères, dann über Ajaccio nach Tunis, Bizerta, Böne, Philippeville und Bougie führen soll. Algier, Oran, Tanger, Port Vendres werden im Juni besucht werden und am 24. desselben Monats soll Toulon wieder erreicht sein.

Das Geschwader wirkte auf ministerielle Verfügung durch Verteilung seiner Kreuzer und Torpedobootszerstörer auf dem kurze Algier—Toulon bei der Wettfahrt der Automobilboote auf dieser Strecke mit und leistete bei der Rettung des einzigen geborgenen Bootes „Fiat“ und der Besatzung der untergegangenen wertvolle Hilfe.

Kreuzer „Catinat“ hat am 16. Mai die Ausreise nach dem Stillen Ozean angetreten, wo er Flaggschiff der Station wird.

Das Fähnrichschulschiff „Duguay-Trouin“ hat, ohne Schaden zu nehmen, bei St. Jean de Luz den Grund berührt.

Die Abschlepparbeiten am „Sully“ sollten am 20. Mai wegen des hohen Wasserstandes vorgenommen werden; die Bergesellschaft hat in Hongkong ein besonders großes Schwimmdock von 4500 Tonnen Wasserverdrängung dazu erbaut.

Kreuzer „Chateaurenault“ vom Geschwader des äußersten Ostens ist Ende April in Cherbourg eingetroffen, wo die vorläufige Ausbesserung nach der Grundberührung in der Bucht von Along einer dauerhaften weichen wird. Er ist am 2. Mai in normale Reiserede gestellt worden.

Kreuzer „Chasseloup-Laubat“ ist am 3. Mai von Cherbourg nach der Neufundlandstation in See gegangen.

Panzerkreuzer „Amiral Charner“ ist in Dienst und dem Artillereschulschiffe zu Schießübungen zur Verfügung gestellt worden.

— Bewegliche Verteidigung. Ein nächtlicher Versuch am 22. April der beweglichen Verteidigung von Toulon, unbemerkt die Hafeneingänge zu durchfahren, scheiterte an der Aufmerksamkeit der Besatzungen der Forts.

Vizeadmiral Fournier besichtigte in Brest die dritte Flottille des Armeekanal und die erste Unterseebootsflottille.

— Unterseeboote. Es wird die Einrichtung folgender Unterseebootsstationen geplant: 1. Algier: „Perle“, „Sturgeon“; 2. Ajaccio: „Bonite“, „Thon“; 3. Biserta: „Phoque“, „Dixie“; 4. Saigon: „Ludion“, „Majade“. Zunächst sind in Toulon Versuche darüber angeordnet, ob sich die Boote allein oder gegenseitig, ohne ihre Maschinen zu überanstrengen und ihre Verwendungsbereitschaft zu gefährden, mit ihren Benzinmotoren mit genügendem Vorrat elektrischer Kraft in den Akkumulatoren versorgen können, so daß kostspielige Anlagen zu diesem Zwecke an den Stützpunkten vermieden werden können. Die Unterseeboote von Pallace machten erfolgreiche Angriffe auf den Küstenpanzer „Amiral Tréhouart“.

— Unterseeische Verteidigung. Torpedobootsjäger „Faucon“ legte Ende April auf der Reede von Salins d'Hyères Streuminen zur Übung aus. Der Berichterstatter nimmt Veranlassung darauf hinzuweisen, daß die mit Schienen zum Auslegen von Streuminen versehenen Kreuzer 3. Klasse auf dem Aussterbeetat stehen, und daß es daher geboten sei, die neuen Panzerkreuzer mit den erforderlichen Einrichtungen und Minen zu versehen, für die das Hecktorpedorohr fortfallen könne, nachdem der russisch-japanische Krieg den Wert der Streuminen gezeigt habe.

— Die Flotte im Bau. Das eben von Stapel gelaufene Linienschiff „Liberté“ ist dem Kriegshafen Cherbourg zugeteilt worden.

Die ersten Pläne für den Panzerkreuzer „Edgard Quinet“ sind der Werft in Brest zugegangen.

Panzerkreuzer „Victor Hugo“ ist nach Einbau der Schraubenwellen, Schrauben und der Unterwasserventile ausgedockt und erhält den Panzer der 19,4 cm-Geschütztürme.

Die Werft Toulon hat Bauauftrag für drei Torpedobootsjäger: „Coqué“, „Gache“, „Masse“ erhalten von 335,82 Tonnen Wasserverdrängung, 58 m Länge, 6,20 m Breite, 2,95 m Tiefgang, zwei Maschinen mit 6800 indizierten Pferdestärken, zwei Guhot du Temple-Kesseln, 30 Tonnen Kohlenfassung, 28 Seemeilen Geschwindigkeit, einer 6,5 cm-SK., sechs 4,7 cm-SK., zwei Torpedorohren; die Werft Rochefort für fünf gleiche: „Glaive“, „Potignard“, „Fleuret“, „Lotte“, „Pierrier“. Der Verwendungsbereich mit 10 Seemeilen soll 2300 Seemeilen, mit Höchstgeschwindigkeit 217 Seemeilen betragen.

Die Panzerkreuzer „Edgard Quinet“ und „Waldeck-Rousseau“ werden die ersten französischen Schiffe sein, die 6,5 cm-SK. als Antitorpedobootswaffe erhalten. Man hat in Frankreich lange mit dem Erfas der 4,7 cm-SK. durch ein größeres Kaliber gezögert.

— Umbauten. Linienschiff „Neptune“ erhielt in Cherbourg neue Kessel, gleichzeitig werden die Aufbauten vermindert. Kreuzer „Jean Bart“ hat an Stelle der Zylinder-Niclausse-Kessel erhalten.

Der als Vermessungsschiff für Indochina im Umbau begriffene Transportabljö „Manche“ erhält nur eine 6,5 cm-SK. vorn und zwei 4,7 cm-SK. achtern.

— Probefahrten. Bei der Dreistundensfahrt mit Höchstleistung des Panzerkreuzers „Léon Gambetta“ wurden durchschnittlich 29 008 Pferdestärken indiziert und 23,1 Seemeilen damit gehalten, als höchste Leistung 30 500 Pferdestärken und 24 Seemeilen. Das Ergebnis ist ausgezeichnet, da nur 27 500 Pferdestärken und 22 Seemeilen verlangt wurden, und wird dadurch noch bemerkenswerter, daß diese Fahrt nur 48 Stunden nach der zweiten 24-Stundenfahrt ausgeführt wurde. Der Kohlenverbrauch für den Quadratmeter Kofffläche betrug stündlich 176 kg. Das gesamte Maschinengewicht beträgt 1065 Tonnen, die Niclausse-Kessel gefüllt wiegen 261 Tonnen. Die Fahrt mit 2500 indizierten Pferdestärken ergab im Mittel einen stündlichen Kohlenverbrauch von 80 kg für den Quadratmeter Kofffläche und 10,3 Seemeilen Geschwindigkeit. Nachdem auch die Maschinenmanöver zufriedenstellend ausgefallen sind, werden Schiff und Maschine jetzt überholt.

Probefahrtsergebnisse des Panzerkreuzers „Du Petit-Thomas“: Kohlenverbrauch stündlich für die Pferdestärke bei 1800 indizierten Pferdestärken 0,519 kg, bei 14 000 indizierten Pferdestärken 0,559 kg. Höchste Maschinenleistung: Dauer 3 Stunden, 22 000 indizierte Pferdestärken, 14 kg stündlicher Kohlenverbrauch für den Quadratmeter Kofffläche, 22,05 Seemeilen anstatt der verlangten 21 Seemeilen. Normale Leistung 10 000 indizierte Pferdestärken und 0,59 kg Kohlenverbrauch stündlich für die Pferdestärke. Die Maschinen sind von Schneider & Co., die 28 Kessel von der Delaunay-Belleville Co. geliefert. Sie haben eine Gesamtholzfläche von 3580 qm, 113 qm Feuerungsfläche und sind auf 20 kg Überdruck geprüft. Der Kohlenverbrauch ist durchgängig bedeutend geringer als der vertragsmäßige, so daß der Verwendungsbereich vergrößert ist.

— Stapelläufe. Torpedobootsjäger „Styler“ ist am 18. Mai in Rochefort.

— Streichung aus der Schiffsliste. Radabljö „Mouette“ (Cochinchina) ist in den zweiten Teil der Schiffsliste überführt worden.

Monitor „Onondegä“ und Linienschiff „Friedland“ sind verkauft worden.

Kreuzer „Coëtlogon“ wird zum Verkauf auf Abbruch gestellt.

— Versuche. In Brest werden zwei verschiedene, vom Bauingenieur Drome erfundene Apparate zur Kohlenübernahme auf See erbaut; ein dritter, von demselben gebauter Apparat zur Kohlenübernahme auf See soll auf „Léon Gambetta“ erprobt werden.

— Häfen und Stützpunkte. Auf Verfügung des Ministers werden in Brest Untersuchungen angestellt über die Umgestaltung des engen, gewundenen Benscheld, an dem die Kriegswerft liegt und der für die Bewegungen der heutigen großen Schiffe, namentlich der langen Kreuzer, große Schwierigkeiten bietet, in ein Flutbecken. Zwei Schleusen für Schiffe und eine für Fahrzeuge sollen vorgeesehen werden, die das Ein- und Auslaufen auch bei Niedrigwasser gestatten.

— Fachliteratur. Die Neutralitätsbestimmungen werden anlässlich der japanischen Beschwerden in der gesamten Presse eingehend besprochen. Im „Moniteur de la Flotte“ weist ** die japanischen Anklagen der Neutralitätsverletzung durch Frankreich zurück. Jedem Staate stehe das Recht zu, seine eigenen Neutralitätserklärungen durchzuführen, und nach der französischen vom Jahre 1898 sei der Aufenthalt kriegsführender Seestreukräfte in französischen Gewässern zeitlich unbegrenzt, sobald sie keine Risiken mit sich führen. Admiral Rojestvenski habe auch die Kamranhbucht nicht als Operationsbasis benutzen können, da jede Zuführung von Kriegsmitteln durch die Neutralitäts-

erklärung verboten sei, ebensowenig habe er von Land Kohlen erhalten und selbst, wenn dies geschehen wäre, würde es nach internationalem Rechte zulässig gewesen sein, ihm bis zum nächsten russischen Hafen, Wladiwostok, Kohlen zu gestatten.

Von der in letzter Zeit vielgenannten Kamranhbucht bringt „Armée et Marine“ einen Plan, mehrere Ansichten und eine kurze Beschreibung, aus der hervorgeht, daß die Herren de Barthélemy und de Pourtalès dort eine Landkonzession besitzen und seit 4 Jahren Einrichtungen zur Kohlen- und Wasserversorgung von Schiffen getroffen haben, die der Weg zwischen Singapore und Hongkong ganz nahe der halbwegs gelegenen, durch Bahn mit Saigon verbundenen, gut geschützten Bucht vorbeiführt.

„Armée et Marine“ behandelt die Seeoffizierserziehung in Frankreich und Deutschland und kommt zu dem Schluß, daß bei der Auswahl der Anwärter ebenso wie bei der Beurteilung ihrer Leistungen als Seefadetten und Fähnrüche in Deutschland das moralische Moment vorwiegt, daß die Ausbildung die praktischen Forderungen in den Vordergrund stellt und daß auch die Marineakademie die Bildung der Urteilskraft in erster Linie vor der allgemeineren wissenschaftlichen Bildung erstrebt.

„Sicdele“ vergleicht die Marinen Englands, Rußlands, Deutschlands, Italiens, der Vereinigten Staaten mit der Frankreichs hinsichtlich des Anteils, der in jeder den Angriffs- (Linienschiffen, Kreuzern, Torpedobootsjägern) und Verteidigungsschiffen (Küstenpanzern, Torpedo- und Unterseebootfahrzeugen) zukommt und der bei ersteren fünf zur Zeit 48 Prozent, bei letzterer 68 Prozent beträgt. Bei den in Bau befindlichen Schiffen tritt dies ungünstige Verhältnis der französischen Marine noch schärfer zutage. Frankreich hat im Bau 154 Schiffe:

Linienschiffe	6 = 4 Prozent,	} also rund 83 Prozent Verteidigungsschiffe, während 71 ¹ / ₂ Prozent der Neubauten der anderen fünf Marinen Angriffsschiffe sind.
Panzerkreuzer	8 = 5 =	
Torpedobootsjäger	12 = 8 =	
Torpedoboote	96 = 62 =	
Unterseeboote	32 = 21 =	

„Denkt man nicht daran, diesem Zustande abzuhelpfen?“



Rußland. Die Freiwillige Flotte rüstet jetzt in Odessa zehn große Dampfer aus. Die Zusammenstellung der Besatzung macht große Schwierigkeiten, weil von der an und für sich nicht großen Schifffahrt treibenden russischen Bevölkerung die brauchbarsten Teile schon in die Reihen der Kriegsmarine eingestellt sind.

— Der Zar hat nachstehende Namengebung an in Bau begriffene Kriegsschiffe befohlen:

1. 3 Kreuzern des Typs „Bajan“: „Admiral Makaroff“, „Palada“, „Bajan“.
2. 4 Kanonenbooten, Typ „Giljak“: „Giljak“, „Wobr“, „Sitwutsch“, „Korejez“.
3. 10 Flußkanonenbooten à 183 Tonnen Displacement: „Drotschanin“, „Mongol“, „Burjak“, „Sabaitalez“, „Sibirjak“, „Koreja“, „Kirgis“, „Kalmüt“, „Amurez“, „Ursurjez“.
4. 2 großen Torpedobooten à 570 Tonnen Displacement: „Wjadnik“, „Gaidamak“.
5. 1 Minendampfer: „Zenessei“.
6. 2 Torpedobooten à 30 Tonnen Displacement: „Leutnant Malejew“ und „Ingenieur-Mechanik Anartassow“.

Außerdem befinden sich im Bau 29 Torpedoboote zu je 350 Tonnen Displacement und 10 Wachtboote zu je 35 Tonnen Displacement, deren Namen nicht weiter aufgeführt werden.

Man ersieht aus der Liste, daß zunächst alle diejenigen Namen wieder verteilt sind, deren bisherige Träger in den Kriegshandlungen gegen Japan ein ruhmreiches Ende

gefunden haben. Außerdem sind noch als Auszeichnungen die Namen solcher Offiziere und Ingenieure gewählt worden, welche sich im Dienste ihres Berufes auf dem Kriegsschauplatz ganz besonders hervorgetan haben.

— Das auf der Werft der Galeereninsel in St. Petersburg seit letztem November im Bau befindliche Linienschiff „Andrej Permohwanu“, dessen feierliche Kiellegung in diesen Tagen stattfindet, wird den letzten russischen Linienschiffstyp der „Slawa“ noch erheblich in bezug auf Größe und Armierung übertreffen. Die Konstruktionsdaten sind folgende: Länge 138 m, Breite 24,4 m, Tiefgang 7,9 m, Displacement 16 900 t, Pferdestärken 17 600, Geschwindigkeit 18 Seemellen. Die Armierung besteht aus vier 30,5 cm-, zwölf 20,3 cm-, zwanzig 7,5 cm-, zwanzig 4,7 cm-Geschützen, sechs 3,7 cm-SK., fünf Unterwasser-Torpedorohren und einem Oberwasser-Torpedorohre. Panzer: Gürtel 215 mm, schwere Artillerie 254 bzw. 203 mm, mittlere Artillerie 178 mm, Kommandoturm 203 mm, Panzerdeck 60 bzw. 38 mm. Kohlenvorrat: normal 1500 t, maximal 3000 t.

— Auf der Werft Neue Admiralität ist die Baulegung eines neuen Kreuzers des „Nowik“-Typs, jedoch mit größeren Abmessungen, befohlen worden. Ebendasselbst fand am 10. Mai die feierliche Kiellegung eines Kanonenbootes von 900 Tonnen sowie der Stapellauf des Kanonenbootes „Chtwinez“ statt.

— Fernere Schiffbauten für die russische Marine sind in Marseille im Gange. Die nach russischem Gebrauch schon mit Beginn des Baues eines Kriegsschiffes stattfindende Aufstellung eines die Bauausführung beaufsichtigenden Stammkommandos ist für die auf der Werft La Seyne in Arbeit befindlichen Schiffe schon erfolgt, und die Besatzungsteile sind dort eingetroffen. Es kommen dort in Betracht zwei Linienschiffe, zwölf große Torpedoboote, mehrere kleine Torpedoboote und Unterseeboote.

— Nachdem Admiral Rojestvenski Anfang Mai wieder südlich gegangen war, um sich mit der um diese Zeit dort eintreffenden Flottenabteilung des Admirals Nebogatoff zu vereinigen, nimmt man russischerseits mit Bestimmtheit an, daß die Vereinigung spätestens am 10. Mai ohne Störung seitens der Japaner stattgefunden hat. Nach den letzten vorliegenden Nachrichten befand sich die Flotte auf der Höhe von Shanghai.

— Der Vergleich der beiderseitigen Seestreitkräfte unter ausschließlicher Berücksichtigung der großen Schlachtschiffe ergibt folgendes Bild:

Russische Flotte.

1. Linienschiffe.

	Geschwindigkeit:	Displacement:	Stapellauf:
„Borobino“	18 Knoten	13 500 Tonnen	1901
„Drel“	18 „	13 500 „	1902
„Knaš Sumóroff“	18 „	13 500 „	1902
„Alexander III.“	18 „	13 500 „	1901
„Dšljabja“	18 „	12 600 „	1898
„Kawarin“	16 „	10 200 „	1891
„Sifšoi Melidi“	15 „	10 400 „	1894
„Nicolai I.“	15 „	9 900 „	1889

2. Rüstpanzerschiffe.

„Generaladmiral Apragin“	15 Knoten,	4 100 Tonnen	1896
„Admiral Senjavin“	16 „	4 900 „	1893
„Admiral Uščakoff“	10 „	4 100 „	1894

3. Panzerkreuzer.

„Admiral Rachimoff“	16 Knoten	8 500 Tonnen	1885
„Dmitri Donskoi“	16 „	6 200 „	1882
„Wladimir Monomach“	17 „	5 600 „	1883
„Gromobol“ } in	20 „	13 200 „	1899
„Koffija“ } Wladimirostok	19 „	12 200 „	1896

Japanische Flotte.**1. Linienschiffe.**

	Geschwindigkeit:	Displacement:	Stapellauf:
„Mikasa“	18 Knoten	15 100 Tonnen	1900
„Schikishima“	18 „	15 200 „	1898
„Yahi“	18 „	15 000 „	1898
„Fuji“	18 „	12 800 „	1896
„Tschin-Yen“	14 „	7 300 „	1882/1895

2. Panzerkreuzer.

„Iwate“	21 Knoten	9 700 Tonnen	1900
„Izumo“	22 „	9 700 „	1899
„Izuma“	19 „	9 200 „	1899
„Yakumo“	21 „	9 600 „	1899
„Yama“	22 „	9 700 „	1898
„Tokiwa“	23 „	9 700 „	1898
„Nishin“	19 „	7 700 „	1902
„Kasuga“	19 „	7 700 „	1902

Die Gegenüberstellung der artilleristischen Stärken ergibt folgendes Resultat:

Russische Flotte:	Japanische Flotte:
26 30,5 cm-Geschütze,	20 30,5 cm-Geschütze,
15 25,4 cm- „	1 25,4 cm-Geschütz,
4 23,4 cm- „	30 20,3 cm-Geschütze,
16 20,3 cm- „	164 15 cm- „
124 15 cm- „	

Die schwere panzerbrechende Artillerie der russischen Flotte ist also in fast genau doppelter Zahl vorhanden, während die japanischen Schiffe allerdings eine bedeutend zahlreichere Mittelartillerie aufzuweisen haben. Doch die wichtigsten Faktoren, die persönlichen Eigenschaften und die Kriegserfahrung der Besatzungen, können vorher nicht richtig eingeschätzt werden. Besonders zu berücksichtigen ist, daß die russischen Schiffe von sehr verschiedener Geschwindigkeit sind, und daß sie im ganzen den japanischen Schiffen in bezug auf Geschwindigkeit unterlegen sind. Die Japaner haben, mit Ausnahme der alten „Tschin-Yen“, neuere und einheitlich gebaute Kampfeinheiten, die in der Hand Kriegsgewohnter und von dem Ruhme ihrer Erfolge getragener Besatzungen numerische Zahlenunterlegenheit auszugleichen imstande sind.

— In Ergänzung der im Ratheft gegebenen Mitteilungen über die Tätigkeit des russischen Flottenvereins seien noch folgende näheren Angaben über die von diesem Verein in Bau gegebenen Schiffe gemacht:

Die großen Torpedoboote „Ukraine“ (500 Tonnen Displacement, 25 Seemeilen Geschwindigkeit), „Weiskowoi“ und „Stawropolski Truchmenez“ sollen fertig sein;

die großen Torpedoboote „Emir Bucharski“ und „Kasanez“ (570 Tonnen Displacement, 25 Knoten Geschwindigkeit) sowie das große Torpedoboot „Ilnn“ (500 Tonnen, 25 Knoten Geschwindigkeit) sollen Mitte Mai bzw. Mitte Juni fertig sein;

die großen Torpedoboote „Moskowitzjanin“, „Dobrowolez“, ferner Nr. 5 bis 10 mit 500 bis 570 Tonnen Displacement und 25 Knoten Geschwindigkeit sollen noch im Laufe dieses Jahres vollendet werden.

An der Verzögerung der Fertigstellung sind fast durchgehend die Arbeiterausstände und Unruhen schuld.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Mangels besonders wichtiger Vorgänge in der Flotte — außer den Geschüßexplosionen, auf welche weiter unten zurückgekommen wird — beschäftigt man sich in neuester Zeit vorwiegend mit der Frage, wo die Überreste des Seehelden John Paul Jones ihre letzte Ruhestätte finden sollen.

Nach Zeitungsmeldungen ist es dem Botschafter General Porter in Paris nach jahrelangen Bemühungen endlich gelungen, den Sarg des „Schöpfers der amerikanischen Flotte“ aufzufinden und die noch wohlerhaltene Leiche zu rekonstruieren. Wenn auch der letzte Kongreß die für die Nachforschungen sowie für die feierliche Überführung der Leiche nach der Heimat beantragten 35 000 Dollars nicht mehr bewilligt hat, so hofft man doch, daß die Angelegenheit von Staats wegen geregelt werden wird, und zwar in der Weise, daß die Überführung auf einem amerikanischen Kriegsschiffe erfolgt und daß auch die französische Flotte als ehemalige Verbündete dabei durch ein Schiff vertreten sein wird. Es fragt sich nun, wo der Sarg beigesetzt werden soll. Verschiedene amerikanische Städte, darunter auch die Bundeshauptstadt Washington, erheben Anspruch darauf. Man wünscht jedoch in der Marine, daß die Beisetzung in der neu geschaffenen Krypta der Marineakademie erfolgt, welche für die Aufnahme der irdischen Überreste verdienter Marineoffiziere bestimmt ist.

In Verbindung mit einer im allgemeinen reservierteren Haltung in bezug auf Mitteilungen über militärische Verhältnisse werden jetzt auch Bedenken darüber laut, daß in der Armee Mannschaften fremdländischer Herkunft dienen und daß in der Flotte noch Messepersonal vielfach von Ausländern, besonders Chinesen und Japanern, gebildet wird. Als Beweis wird u. a. aufgeführt, daß kürzlich ein Mann der 18. Küstenartillerie-Kompagnie desertiert ist, aus dessen Papieren man erfahren hat, daß er Deutscher von Geburt war und aus einer wohlhabenden Familie stammte. Der Generalauditeur der Armee, welchem die Sache vorgelegt wurde, hat darauf eine Verfügung erlassen, nach welcher eine Untersuchung daraufhin angestellt werden soll, ob in der Küstenartillerie Leute fremder Herkunft dienen, da gesetzlich in der Armee nur amerikanische Bürger oder solche dienen dürfen, welche sich verpflichtet haben, das Bürgerrecht zu erwerben. Es wird in dieser Verfügung besonders darauf hingewiesen, „daß, wenn ein Soldat das Englische mit einem entschieden fremden Akzent spricht, mit Sicherheit anzunehmen sein wird, daß er ein Ausländer und daher verpflichtet ist, sich naturalisieren zu lassen“. Der Chef der Artillerie, General Storp, hat dem hinzugefügt, daß mit der Naturalisation eines Ausländers noch immer nicht ausgeschlossen wäre, daß der Mann ein Spion sei oder werden wolle und daß deswegen schon bei der Einstellung der Rekruten große Vorsicht zu beobachten wäre. Als weiterer Beleg wird erwähnt, daß Admiral Evans nach seiner eigenen Aussage, welche in der „New York Times“ veröffentlicht wurde, in dem Kommandanten eines japanischen Panzerschiffes im Hafen von Marseille seinen früheren Diener wiedergefunden habe, welcher seinerzeit seine volle Zufriedenheit erworben hatte, dann aber plötzlich verschwunden sei. Der Name des japanischen Kapitäns wird dabei genannt.

Im übrigen wird der Aufsatz des Commanders Fiske über „American Naval policy“, welcher an anderer Stelle ausführlicher besprochen werden wird, in allen Kreisen weiter erörtert und man führt für die darin entwickelten Ansichten jetzt auch die Lage in Ostasien ins Feld. Es wird darauf hingewiesen, daß diese Lage besonders hinsichtlich der Philippinen infolge des Entreffens der Flotte Rojestvenskis für die Vereinigten Staaten geradezu eine beunruhigende sein würde, wenn die asiatische Flotte der Union nicht stark genug sein sollte, um die Neutralität dieses amerikanischen Gebietes zu sichern. Um die unzureichenden militärischen Nachmittel der Union auch nach einer anderen Richtung zu beleuchten, hat der Generalstabsmajor Baker in einem Aufsatz den Nachweis geführt, daß die Vereinigten Staaten, wenn sie in die Lage kämen, eine Armee von 100 000 Mann aller Truppengattungen in voller Ausrüstung, auch mit Belagerungsartillerie und mit Vorräten für 60 Tage, über See zu senden, dazu einer Transportflotte von 1 Million Tonnen bedürfen würden, d. h. mehr, als der Gesamttonnagehalt der Handelsflotte des Atlantischen und Pazifischen Ozeans ausmacht. Hieraus allein schon folgert der Verfasser, daß der Ausbau der Handelsflotte von der Regierung in ganz anderer Weise gefördert werden müsse, als das bisher geschehen sei.

— Personal. Einen breiten Raum nahmen in der Fachpresse die Vorschläge zur Regelung der Beförderungsverhältnisse in Armee und Marine ein, welche in der Mehrzahl auf die Beförderung nach Auswahl hinauslaufen. Es verlohnt sich nicht, auf diese Erörterung hier näher einzugehen, zumal diese Vorschläge weit auseinandergehen und eine Einigung noch in weitem Felde stehen dürfte. Die Überzeugung bricht sich aber immer mehr Bahn, daß eine Änderung des jetzt bestehenden Beförderungswesens unumgänglich ist, weil der fortwährende Wechsel in der Besetzung der höheren Stellungen eine Stetigkeit der Leitung unmöglich macht. Wenn auch Beförderungen außer der Reihe infolge von Auszeichnungen im Kriege oder sonst besonderer Verdienste möglich sind, so erfolgt das Avancement doch im übrigen strenge nach dem Dienstalter und das hat zur Folge, daß die höchsten Stellen fast immer nur sehr kurze Zeit in den Händen derselben Persönlichkeiten sich befinden, weil diese bald nach erfolgter Ernennung wegen Erreichens der Altersgrenze abgehen müssen. Einen schlagenden Beweis hierfür liefert die Besetzung der Stelle des Generalstabschefs der Armee, welcher de facto gleichzeitig der Höchstkommmandierende ist. Der jetzige Generalstabschef, Generalleutnant Chaffee, befindet sich erst seit dem vorigen Jahre in dieser Stellung und erreicht die Altersgrenze am 14. April 1906. Sein Nachfolger wird voraussichtlich der Generalmajor Bates werden, der aber schon am 26. August 1906 abgehen muß; alsdann folgt der Generalmajor Corbin, welcher schon am 15. September desselben Jahres die Altersgrenze erreicht, und erst dessen Nachfolger, Generalmajor MacArthur, würde noch bis zum 2. Juni 1909 dienen können. Man hält aber an der Innehaltung der Reihenfolge ängstlich fest, was sich daraus ergibt, daß der Vorgänger des Generals Chaffee sich nur wenige Wochen in der neu geschaffenen Stellung des Generalstabschefs befinden konnte und trotzdem bis zur Erreichung der Altersgrenze dazu ernannt wurde. Ähnlich liegen die Verhältnisse in der Marine, und nur dem besonderen Umstande, daß der Kontreadmiral Evans außer der Reihenfolge schneller avanciert ist, ist es zuzuschreiben, daß der wichtige Posten des Chefs der nordatlantischen Flotte noch einige Zeit sich in seinen Händen befinden wird. Vielleicht wird aus diesem Grunde auch der junge Kontreadmiral Train das Kommando der asiatischen Flotte behalten. Es ist aber klar, daß eine Verjüngung des Offizierkorps in den höheren Dienstgraden oder die Beförderung nach Wahl notwendig ist, um eine größere Stetigkeit in der Kommandoführung zu ermöglichen.

— Manöver. Über die kombinierten Manöver, welche in der Zeit vom 11. bis 17. Juni an der Chesapeake-Bai abgehalten werden sollen, ist jetzt folgendes bestimmt: Es nehmen daran teil von der Armee die Küstenartillerie-Detachements der Verteidigung von Baltimore, des Potomac, von Hampton-Roads und der Forts Washington, Gout und Monroe unter dem Oberbefehl des Kommandierenden des Departements des Ostens, Brigadegenerals Grant. Den Befehl über die Seestreitkräfte führt der Kontreadmiral Dickens, welchem das Küstengeschwader, die alte Korvette „Hartford“ und einige Torpedobootszerstörer unterstellt sind. Zweck der Übungen ist die Erprobung des Personals und Materials der Küstenverteidigungsanlagen. Die Operationen sind auf die stehende Verteidigung von Hampton-Roads, des Potomac und von Baltimore beschränkt und enthalten für die angreifenden Seestreitkräfte folgende Aufgaben: Begräbung oder Beschädigung der Minensperren, gewaltsame Retagrierungen bei Tag und bei Nacht, Forcierung der Werke bei Nacht, Beschießung der Scheinwerfer-, Entfernungsmesser- und Signalstationen usw., Angriffe auf die Hauptwerke nach Lage der Verhältnisse. Landungen sollen nicht vorgenommen werden; auf der anderen Seite steht der Verteidigung keine Artillerie oder Feldartillerie zur Verfügung, auch fehlen ihr schwimmende Streitkräfte, so daß eine Beunruhigung des Angreifers ausgeschlossen ist. Beginn der Übung den 11. Juni mitternachts, Ende am 17. Juni mittags.

Wie in der Einleitung gesagt wird, erscheint die Bezeichnung Manöver eigentlich zu anspruchsvoll und würde besser durch Übung (exercise) ersetzt.

— Artillerie. 1. Während über das Ergebnis der großen Frühjahrs-schießübungen vor Pensacola noch nichts Näheres mitgeteilt ist, wird bekannt, daß neuerdings wieder zwei Unfälle vorgekommen sind. Auf dem Linienschiffe „Toma“, auf welchem sich ähnliches schon mehrfach ereignet hat, ist das lange Feld eines 8 Zöllers (20,3 cm) abgeflogen, und auf dem Linienschiffe „Maine“ ist wieder ein „flare back“ eingetreten. Der erstgenannte Unfall trat ein, als bei einer Schießübung schon vier 20,3 cm-Geschütze gefeuert hatten. Das beschädigte Geschütz hatte schon früher 103 Schuß abgegeben und gehörte zu den älteren, nicht für rauchschwaches Pulver konstruierten Geschützen, so daß die Ursache in der Verwendung dieses Pulvers gesucht wird. Mannschaften wurden nicht verletzt, auch kamen weitere Beschädigungen nicht vor. Da jedoch noch etwa 40 dieser älteren Geschütze im Gebrauche sind, für welche ein Ersatz noch nicht vorhanden ist, so beabsichtigt man, für diese ein besonderes Pulver zu verwenden, welches schneller brennt und daher das lange Feld nicht so sehr anstrengt. — Der Unfall auf der „Maine“ hat sich nach Zeitungsnachrichten in ähnlicher Weise zugetragen, wie seinerzeit auf der „Missouri“; doch sind nur drei Leute der Geschützbedienung verletzt worden. Offizielles ist darüber noch nicht bekannt geworden, es heißt, daß auf der „Maine“ die Durchblasevorrichtung nicht zur Anwendung gekommen wäre.

2. Gelegentlich der Besprechung der vorerwähnten Manöver vor der Chesapeake-Bai wird der Vorschlag gemacht, zur besseren Verteidigung des Einganges zu dieser Bucht das zur Zeit auf dem Versuchsplatze zu Sandy Hook befindliche 40,6 cm-Geschütz (16 Zöller) hier aufzustellen, welches in Verbindung mit der submarinen Verteidigung allein imstande wäre, die Einfahrt zu sichern. Für das Manöver würde es jedoch genügen, an Stelle desselben ein Geschütz von kleinerem Kaliber aufzustellen, mit der eigenartigen Begründung, daß das große Geschütz ohnehin nicht mit Salutladung feuern könne, weil der Gasdruck dieser Ladung nicht genüge, um ein hinreichendes Funktionieren der LaderungsVorrichtung herbeizuführen.

3. Für die Schießübungen der Küstenartillerie ist eine neue schwimmende Scheibe hergestellt worden, welche ein Areal von 12 Fuß (3,7 m) im Quadrat hat. Sie ist von Stahl gebaut und stellt die Unterwassersektion eines Linienschiffes vor, um die Geschößwirkung feststellen zu können, ist mit wasserdichten Abteilungen und einer Pumpvorrichtung versehen. Der Tiefgang soll derjenige eines Linienschiffes, 22 Fuß (6,7 m), sein; Höhe über Wasser 12 Fuß (3,7 m). Darüber kann eine Übungsscheibe angebracht werden. Nach anderen Nachrichten ist die Scheibe bei einem Tiefgange von 8,6 m 36,4 m lang, wiegt 60 Tonnen und kostet 220 000 Mark.

4. Nach Zeitungsnachrichten soll der Inspector of target practice, Commander Sims, nach Beendigung der Schießübungen eine Reise nach Europa antreten, um das Verfahren bei der deutschen, englischen und französischen Flotte zu studieren.

— Geschwadertätigkeit. Die Schiffe der nordatlantischen Flotte haben nach Beendigung der Schießübungen die Werften zu Überholungsarbeiten aufgesucht. Auf der Reise soll eine Wettfahrt der Linienschiffe stattgefunden haben, aus welcher die „Missouri“ als Siegerin hervorging, indem sie in 8 Stunden die „Maine“ um 7 Seemeilen schlug. Die „Alabama“, welche bei früheren Wettfahrten schnellstes Schiff war, kam als letztes ein.

Auf der asiatischen Station wird nunmehr das neue Linienschiff „Ohio“, welches zuletzt von Guam gemeldet wurde, eingetroffen sein.

— Werften, Docks usw. 1. Das neue Schwimmdock für Manila, welches zu Sparrows Point (Maryland) gebaut wird, nähert sich seiner Vollendung. Es wird das größte seiner Art sein. Seine Abmessungen sind: Länge 500 Fuß (152 m), Breite 130 Fuß (39,6 m), Höhe über der Sohle 42 Fuß (12,8 m), Hebekraft 20 000 Tonnen. Es enthält 11 000 Tonnen Stahl, die Gesamthöhe der Dockwände beträgt 64 Fuß (19,5 m), die Höhe der Pontons 18 Fuß (5,5 m). Unbeladen geht das Dock 6 1/2 Fuß (1,9 m)

tief; es muß aber 63 Fuß (19,2 m) tief liegen, um Schiffen über den Stapelklößen eine Wassertiefe von 30 Fuß (9 m) zu bieten. Es sind Unterkunftsräume für neun Offiziere und zwölf Mann vorhanden. Zur Ausrüstung gehören eine elektrische Betriebsanlage, ein Destillierapparat und eine Werkstattseinrichtung, welche für Reparaturen von Schiffen jeder Art ausreicht. Die Überführung des Docks nach den Philippinen (14000 Seemeilen) wird ein ebenso schwieriges wie interessantes Unternehmen sein. Zum Vergleiche der Größe des Docks wird angeführt, daß das nächstgrößte, das zu New Orleans, 17500 Tonnen, das englische Dock zu Bermuda 16500, das Dock zu Stettin 11000, das zu Pola 15000 und das von Spanien nach Habanna und dann später nach Pensacola gebrachte Dock 10000 Tonnen zu heben vermögen.

2. Die Vervollständigung der Küstenbefestigungen, auf welche der letzte Kongreß nicht eingegangen ist, wird von den beteiligten Behörden weiter betrieben und soll bei dem nächsten Kongreß wieder beantragt werden. Zunächst soll die Vermehrung des Küstenartilleriepersonals um 3000 Mann nebst den nötigen Offizieren gefordert werden, um ausreichende Mannschaften besonders für die unterseeische Verteidigung der Häfen zur Verfügung zu haben. Sodann soll diese selbst sichergestellt und das erforderliche Material beschafft werden, welches jetzt noch sehr unzureichend ist. Hierbei wird berechnet, daß die Kosten des gesamten Minenmaterials nicht größer sein würden als diejenigen eines Linienschiffes. Ferner wird die Errichtung eines starken Forts bei Kap Henry zur besseren Verteidigung des Einganges zur Chesapeake-Bai in erster Linie gefordert, um die großen Werften von Newport News und die Stadt Richmond zu sichern. Man ist der Ansicht, daß die Werke von Fort Monroe die Annäherung feindlicher Schiffe an Baltimore, Annapolis und Washington, wenn diese Plätze auch selbst mit Befestigungen versehen sind, nicht zu hindern vermögen. Starke Befestigungen bei Kap Henry, armiert mit 30,5 cm-Geschützen neuesten Modells von 40 Kalibern Länge, würden dagegen im Verein mit einer ausreichenden unterseeischen Verteidigung jedes Eindringen in die Chesapeake-Bai so gut wie unmöglich machen und die genannten wichtigen Plätze sichern. Bei dieser Gelegenheit wird auch, wie bereits erwähnt, die Verwendung des 40 cm-Geschützes vorgeschlagen, welches bei den Versuchen zu Sandy Hook sich ausgezeichnet bewährt und noch auf mehr als 4 Seemeilen Entfernung gute Treffresultate erzielt haben soll.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. April d. Js.:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Geschützte Kreuzer:	
„Virginia“	83,7 %	„Pennsylvania“	100,0 %	„Chattanooga“	100,0 %
„Nebraska“	69,3 „	„West Virginia“	100,0 „	„Galveston“	100,0 „
„Georgia“	76,4 „	„Maryland“	100,0 „		
„New Jersey“	79,4 „	„California“	73,5 „		
„Rhode Island“	84,0 „	„Colorado“	100,0 „		
„Connecticut“	70,2 „	„South Dakota“	71,3 „		
„Louisiana“	71,9 „	„Tennessee“	69,5 „		
„Vermont“	43,4 „	„Washington“	70,2 „		
„Kansas“	48,1 „	„St. Louis“	60,6 „		
„Minnesota“	61,8 „	„Milwaukee“	69,8 „		
„Mississippi“	24,4 „	„Charleston“	92,5 „		
„Idaho“	22,3 „	„North Carolina“	2,2 „		
„New Hampshire“	1,5 „	„Montana“	2,0 „		

Die Schulschiffe „Cumberland“ und „Intrepid“ sowie die Kanonenboote „Dubuque“ und „Paducah“ sind nahezu fertig, die Schulbrigg „Boyer“ ist zur Indienststellung bereit. Man sieht, daß der Baufortschritt überall ein recht bedeutender ist.

2. Der Bau der bewilligten drei Scouts ist nunmehr auch vergeben: die Fore River Company bekommt davon zwei, davon einen mit Kolbenmaschinen, einen mit

Curtis' Turbinen, die Bath Iron Works den dritten mit Parsons Turbinen (vier Schrauben). Bauzeit: 32 bis 36 Monate. Die Fore River Company erhält je 1 556 000 Dollars, die Bath Iron Works, deren Schiff aber 24 Knoten laufen soll (gegen 22 der anderen), 1 688 000 Dollars.

3. Das Linienschiff „Minnesota“ ist am 8. April auf der Werft der Newport News Shipbuilding Company vom Stapel gelaufen.

— Drahtlose Telegraphie. Die erzielten Fortschritte haben die Marineverwaltung bestimmt, in Versuche zur direkten Verständigung zwischen New Orleans und dem Isthmus von Panama (1300 Seemeilen über den Golf von Mexiko ohne zwischenliegende Hindernisse) einzutreten. Wenn diese Versuche gut ausfallen, hofft man auch von der pazifischen Küste über Honolulu eine Verständigung nach den Philippinen herstellen zu können.

— Verschiedenes. Dem Bureau of Equipment ist es jetzt gelungen, für den Transport von Kohlen nach den Philippinen Abschlüsse mit auswärtigen Reedereien soweit zu bewirken, daß binnen kurzer Zeit daselbst 60 000 Tonnen Kohlen vorhanden sein werden, so daß einem Kohlenmangel bei der asiatischen Flotte vorgebeugt ist. Die Frachtsätze für die Verschiffung im Mai betragen 4 Dollars für die Tonne von der atlantischen Küste nach Manila, die Hälfte der Forderung der amerikanischen Schiffseigner, welche überdies unfähig waren, die erforderlichen Schiffsräume zu beschaffen. Ferner sind jetzt die Arbeiten für die Errichtung einer großen Kohlenstation zu Manila zum Gesamtbetrage von 500 000 Dollars ausgeführt worden.



Italien. Beförderung. Der bisherige Chef des ozeanischen Geschwaders, Kontreadmiral Gernet, ist in die Heimat zurückgekehrt und ist zum Vizeadmiral befördert worden.

— Schiffsbewegungen. „Sardegna“ und „Giovanni Bausan“ vom Reservegeschwader sind aus Anlaß der entstandenen Unruhen nach der Suda-Bal beordert.

Das Schlachtschiff „Benedetto Brin“ ist am 26. April in die erste Reserve getreten. Bei seiner Probefahrt mit natürlichem Zuge hat die Maschine 13 200 Pferdestärken entwickelt und das Schiff damit die Geschwindigkeit von 18 Knoten erreicht. Bei forciertem Zuge soll die Maschine 19 000 Pferdestärken entwickeln, und es wird damit eine Geschwindigkeit von mehr als 20 Knoten erwartet.

— Torpedostation. In Barletta ist eine neue Torpedobootsstation errichtet.

— Marineschule. Ein Wettbewerb für den Eintritt in die Marine 1905/06 ist ausgeschrieben worden. Es sollen 40 Aspiranten eingestellt werden.

— Postdienst. Der Senat hat ein Dankschreiben an den Kriegs- und den Marineminister gerichtet für die ausgezeichneten Dienste des Heeres und der Flotte während des Eisenbahnausstandes. Wie bekannt, wurde längs der ganzen Küste der Postdienst durch Torpedoboote in befriedigender Weise vermittelt.

— Etat. Aus dem Bericht des Abgeordneten Arlotta über den Etat ist zu erwähnen:

Von den vier Schwester-Schlachtschiffen werden „Regina Elena“ im Frühjahr 1907 und „Emanuele“ im Herbst desselben Jahres ins Geschwader treten. „Roma“ und „Napoli“ werden erst drei Jahre nach dem Stapellauf fertiggestellt werden. „Napoli“ im nächsten Sommer, „Roma“ im Frühjahr 1906. Arlotta glaubt, daß die Zeit von drei Jahren auf 18 Monate herabgesetzt werden müsse, was mit Hilfe der Privatindustrie zu erreichen sei.

Die Kosten für die neuen Panzerkreuzer werden auf 22 Millionen Lire veranschlagt. Von diesen Kreuzern werden vier gebaut, „S. Giorgio“, „S. Marco“, „Pisa“ und „Amalfi“.

Das für den Blockadedienst nach Plänen des Ingenieurs Cuniberti projektierte Schiff stellt sich als ein nach den Erfahrungen auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatz herzustellendes Minenfahrzeug dar von großer Schnelligkeit, geschützt gegen kleinkalibrige Artillerie zur Verteidigung gegen Torpedojäger, armiert mit einigen Geschützen von großer Tragweite, um schnellere Kreuzer des Feindes abzuhalten. Die technischen Daten des Fahrzeuges, wie sie vom obersten Marinerat gutgeheißen sind, sind folgende: Länge 125,80 m, Breite 16,50 m, Tiefgang etwa 5,15 m; Displacement 5500 bis 6000 Tonnen; Geschwindigkeit 25 Knoten; Panzerung in der Wasserlinie 150 mm, in der Batterie 120 mm; Bewaffnung: drei 20,3 cm-Geschütze, vierzig 76 mm- und 47 mm-Geschütze; Kohlenfassung: 1000 Tonnen; Ausrüstung für Streuminen. Indem Abgeordneter Arlotta seine Zufriedenheit mit diesem Typ bekundet, fragt er an, ob es nützlich sei, sich auf dies einzige Fahrzeug zu beschränken, und nicht vielmehr angezeigt erscheine, eine genügende Anzahl zu bauen, um an verschiedenen Punkten zugleich aufzutreten.

Der Bericht verbreitet sich ferner über das veraltete Torpedobootsmaterial, das dringend der Erneuerung bedarf, und die bereits erwähnten 26 Neubauten von 216 Tonnen Displacement. Von diesen werden 7 im zweiten Halbjahr 1905 abgeliefert, 13 im ersten Halbjahr und 6 im zweiten Halbjahr 1906.

Im ganzen wird der Regierung Anerkennung gezollt und empfohlen, auf diesem Wege fortzuschreiten.

Unterdessen hat Marineminister Mirabello der Kammer einen Entwurf vorgelegt, betreffend die Nachtragskredite für die Marine. Das Budget, das für 1904/05 121 Millionen betrug, soll auf 125 Millionen erhöht werden, jetzt für 1905/06 126 Millionen, für 1906/08 je 133 Millionen, für 1908 bis 1917 je 134 Millionen fest. Die jährliche Vermehrung des Etats soll demnach für dieses Jahr 4, für das nächste 5 Millionen betragen, für 1906/7 und für 1907/8 auf 12 Millionen und auf 13 Millionen für die folgenden Jahre steigen. Mit diesen neuen und den alten Fonds beabsichtigt der Minister ein Minimalprogramm in den nächsten vier Jahren durchzuführen. Zu diesem Ende ersucht der Minister um die Ermächtigung, die Privatindustrie für ein oder das andere Schiff der im Etat 1905/06 vorgesehenen Bauten heranzuziehen. Nach der von ihm angestellten Berechnung über die Leistungsfähigkeit der Staats- und der privaten Werften sowie der sonstigen Geschütz- und Panzerwerke würde es möglich sein, unter Vereinnigung aller Kräfte das Minimalprogramm in einer Zeit von nicht mehr als vier Jahren auszuführen.

Das Programm umfaßt: 4 Panzerkreuzer zu je 10 000 Tonnen (einschließlich „S. Giorgio“), 10 Torpedojäger, 7 Unterseeboote, 15 Hochseetorpedoboote zu 215 Tonnen; eine Torpedowerkstatt in S. Bartolomeo (Spezia), Beschaffung von Munition, Torpedos, Minen und sonstigem Sperrmaterial.

Mit den Mitteln der ordentlichen Etats für 1904 bis 1908 wird vorgesehen: die Fertigstellung der vier Schlachtschiffe „Vittorio Emanuele“, der Bau eines Panzerschiffes zu Blockadezwecken (Minen-schiff), die Fertigstellung eines Panzerkreuzers von 10 000 Tonnen („S. Giorgio“), der Bau eines weiteren Panzerkreuzers („S. Marco“), die Fertigstellung von 4 Torpedojägern, 5 Unterseebooten und 27 Hochseetorpedoboote, der Bau von 2 Lagunenkanonenbooten und 1 Hochseeschlepper sowie Schleppern und Fahrzeugen für Hafendienst.

Hierauf wird das Material der Flotte nach Zahl und Wert am Ende des Jahres 1908/09 verdoppelt sein, indem der aktiven Flotte dann hinzugefügt sein werden: 4 Linienschiffe Typ „Vittorio Emanuele“, 4 Panzerkreuzer Typ „S. Giorgio“,

1 Blockadeschiff, 14 Torpedojäger zu 30 Knoten, 42 Hochseetorpedoboote zu 215 Tonnen, 12 Unterseeboote.

Im ganzen wird die Flotte nach vier Jahren bestehen aus:

- I. 15 Panzerschiffen moderner Konstruktion: „S. Don“, „Emanuele Filiberto“, „Regina Margherita“, „Benedetto Brin“, „Regina Elena“, „Vittorio Emanuele“, „Napoli“, „Roma“, „S. Giorgio“, „Amalfi“, „Pisa“, „San Marco“, „Garibaldi“, „Varese“, „Ferruccio“;
- II. 1 gepanzerten Blockadeschiff;
- III. 12 Panzerschiffen älterer Art: „Sicilia“, „Sardegna“, „Re Umberto“, „Dandolo“, „Doria“, „Morosini“, „Lauria“, „Carlo Alberto“, „Vettor Pisani“, „Marco Polo“, „Lepanto“, „Stalla“;
- IV. 14 geschügten Fahrzeugen älterer Art, Typ „Sieramosca“ und Typ „Bugla“;
- V. 6 leichten Fahrzeugen, gleichfalls älterer Art, Typ „Fride“;
- VI. 2 Kreuzern „Agordat“ und „Coatit“;
- VII. 28 Torpedojägern zu 30 Knoten Geschwindigkeit;
- VIII. 12 Unterseebooten, Tauchboote;
- IX. 42 Hochseetorpedoboote zu 215 Tonnen;
- X. 7 Torpedoboote I. Klasse zu 110 Tonnen;
- XI. 40 Torpedoboote II. Klasse zu 80 Tonnen;
- XII. 13 Unterseebooten und kleineren Fahrzeugen.

Der Minister schließt seine Vorlage mit einem warmen Appell an die Nation.

Die Kammer hat sich einstweilen vertagt, und eine Beratung hat nicht stattgefunden.



Japan. Schiffbau. Für die im Bau befindlichen Linienschiffe „Ratori“ und „Kajima“ ist ein besonders verstärkter Schutz der Munitionsräume gegen die Explosion von Minen und Torpedos unter der Wasserlinie angeordnet worden.

Von den neu in Bau gegebenen 25 Torpedobootszerstörern (siehe März- und Maiheft) ist als erster „Hatsushima“ am 14. Mai in Yokosuka vom Stapel gelaufen.

— Neues Trockendock. Anfang März ist das dritte große Trockendock der „Mitsui Bishi Dockyard and Engine Works“ in Nagasaki, an dessen Fertigstellung seit Ausbruch des Krieges mit Beschleunigung gearbeitet wurde, dem Betrieb übergeben. Das Dock ist das größte Japans und hat folgende Dimensionen: Gesamtlänge 220 m, Breite oben 29,3, unten 26,8 m, Wasserstand auf der Schwelle bei Hochwasser 11 m.



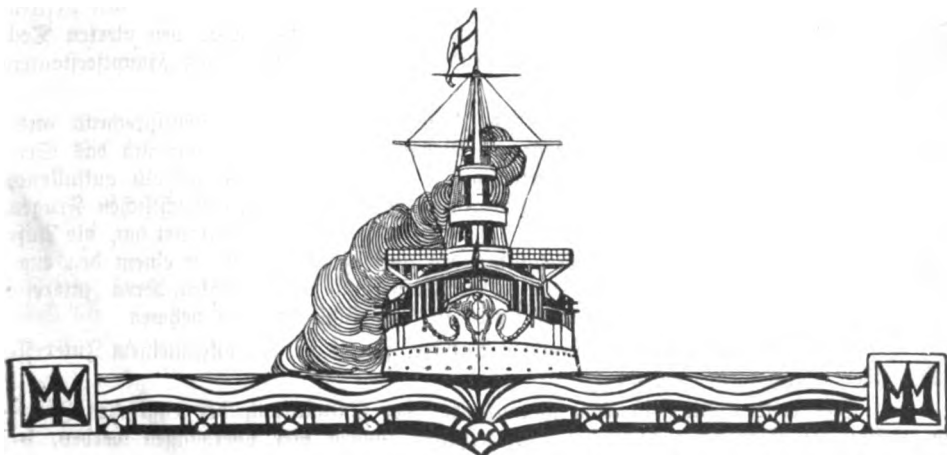
Dänemark. Aus Anlaß der Mitteilung über eine Trockendockanlage in Malmö, welche die Dockanlage von Burmeister & Wain in Kopenhagen übertreffen soll, hat sich letztere Firma entschlossen, ein großes Schwimmdock in Kopenhagen zu bauen. Wenn die Verhandlungen mit dem dortigen Hafenamt günstig ausfallen, so wird Kopenhagen ein so großes Dock erhalten, daß die größten Schiffe ohne Schwierigkeiten darin aufgenommen werden können. Kopenhagen würde dadurch mit größerem und zahlreicherem Dockmaterial versehen sein als irgend ein anderer Hafenplatz in Skandinavien.



Schweden. Flottenbauprogramm für 1906. Das Küstenpanzerschiff „Döscar II.“ und der Torpedojäger „Magne“ sollen fertiggestellt werden, letzterer schon im August dieses Jahres. Ein dritter Torpedojäger sowie sechs kleine Torpedoboote werden auf Stapel gelegt. Größere Schiffe werden nach Ablieferung „Döscar II.“ und des Kreuzers „Fylgia“ im nächsten Jahre nicht gebaut. Sämtliche Torpedofahrzeuge sollen im Inlande gebaut werden, teils auf königlichen, teils auf privaten Werften. Nach Ablieferung des „Magne“ wird Schweden zwei in England gebaute Torpedojäger besitzen, welche als Typ für weitere Bauten auf eigenen Werften dienen können. Schon der oben erwähnte neue dritte Torpedojäger wird nicht im Auslande gebaut werden. Das Torpedoboot „Plejad“ soll Anfang Juli aus Frankreich zur Ablieferung gelangen, und die neuen Torpedoboote werden dann auf schwedischen Werften nach diesem Modell gebaut werden. Der Preis für ein solches in Schweden hergestelltes Torpedoboot stellt sich für die königlichen Werften auf 360 000 Kronen, für die Privatwerften auf 375 000 Kronen; die kleinen Hafentorpedoboote (etwa 50 Tonnen Displacement) kosten nur 200 000 Kronen.



Norwegen. Für Übungen der Marine im Sommer 1905 sind größere Summen bewilligt worden. Es sollen zu diesen Übungen hervorgezogen werden: vier Küstenpanzerschiffe („Eidsvold“, „Norge“, „Harald Haarfagre“, „Torstenskjold“), ein Torpedokreuzer (Balkyrien), sechs Torpedoboote. Chef des Übungsgeschwaders wird Vizeadmiral Sparre sein. Unter ihm befehligt Kontreadmiral Borresen auf dem Flaggschiff „Eidsvold“ die Division Küstenpanzerschiffe, während die Torpedoboote von dem Kommandeur Daves (zugleich Kommandant der „Balkyrien“) geführt werden.



Verschiedenes.

Lord Brassey „Naval Annual 1904“.

Sehr pünktlich erschien der diesjährige, 19. Jahrgang des bekannten „Naval Annual“ von Lord Brassey — herausgegeben allerdings bereits seit mehreren Jahren von seinem Sohne, The Honourable L. A. Brassey —, erwartet von vielen, die in ihm die bekannte unparteiliche Würdigung der so zahlreichen und bedeutenden Änderungen auf dem Gebiete der Flotten-Organisation und Ausbildung sowie der kriegerischen Vorkommnisse auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatz zu finden hofften. Wenn auch nicht jeder den von den einzelnen Mitarbeitern des „Naval Annual“ geäußerten Ansichten und Schlußfolgerungen zustimmen wird, so wird er doch immer vieles finden, das ihm ermöglicht, sein eigenes Urteil zu prüfen, zu korrigieren oder zu festigen. Neben dem üblichen Berichte über die Weiterentwicklung der englischen und der fremden Flotten, in dem die deutsche Marine besonders eingehend behandelt wird, nimmt der Aufsatz des bisherigen Chefs des englischen ostasiatischen Geschwaders, Sir Cyprian Bridge: „The Russo-Japanese Naval Campaign 1904“ den meisten Raum in dem ersten militärischen Teil in Anspruch. Neben ihm fesselt insbesondere „A Plea for Study of Tactics“ von dem früheren Zweiten Admiral des Mittelmeergeschwaders und Direktor des Intelligence Department der Admiralität, Sir R. Custance, der einen gewissen Einblick in die taktischen Anschauungen der höheren englischen Flottenführer gestattet. Lord Brassey selbst widmet wieder seinem Lieblingssthema, der Bemannungsfrage der Kriegs- und Handelsmarine, ein besonderes Kapitel, während der Stärkevergleich, von dem Herausgeber aufgestellt, durch zahlreiche Tabellen veranschaulicht, in seinen Schlußfolgerungen bemerkenswert ist. Ein Ereignis, das einige Zeit hindurch die ganze weltpolitische Lage beeinflusste, die Beschießung der Huller Fischerflotte durch eine Abteilung des II. russisch-pazifischen Geschwaders in der Nacht vom 21./22. Oktober, behandelt auf Grund des amtlichen Materials Mr. J. Thursfield, während Mr. John Leyland der historischen Bedeutung der hundertjährigen Wiederkehr des Trafalgar-Tages mit einer kürzeren Schilderung des Trafalgar-Feldzuges gerecht wird. Eine im allgemeinen wenig beachtete, aber trotzdem sehr gute Leistung der englischen Marine, die Unterstützung und die Teilnahme am Somali-Feldzuge, bringt ein ungenannter Verfasser zur allgemeineren Kenntnis.

Den zweiten Teil des Werks nehmen wie bisher die Flottenlisten, den dritten Teil Berichte über die Entwicklung von Armierung und Panzerung, den vierten Teil Auszüge aus den Marineetats und den bedeutendsten Etatsberichten der Hauptseestaaten in Anspruch.

Wie diese Übersicht zeigt, ist das Material wieder sehr zeitensprechend ausgewählt; nur eins wird jeder vermiffen: die Behandlung der Frage, wie sich das Seekriegsrecht in dem jetzigen Kriege weiterentwickelt hat. Es ist dies deshalb auffallend, weil gerade das englische Volk ein großes Interesse an den seekriegsrechtlichen Fragen bekundet und die englische Regierung ein außerordentliches Geschick entfaltet hat, die Auffassung von Pflicht und Recht der Kriegführenden und der Neutralen in einem den englischen Interessen äußerst dienlichen Sinne zu beeinflussen und selbst Staaten, deren Interesse ein den englischen vollkommen entgegengesetztes ist, ins Schlepptau zu nehmen.

Nachstehend wird auf die einzelnen Aufsätze, soweit sie von allgemeinem Interesse sind, näher eingegangen werden.

Das erste Kapitel ist vom Herausgeber der Entwicklung der englischen Flotte im verflossenen Etatsjahre gewidmet. Einzelheiten können hier übergangen werden, da

sie in der „Marine-Rundschau“ im Laufe des Jahres gebracht worden sind. Neue, genauere Daten über das Linienschiff des diesjährigen Programms, „Dreadnought“, sowie über die Panzerkreuzer der „Minotaur“-Klasse finden sich leider in dem Kapitel nicht. Brassey warnt, wie immer, vor einer Steigerung des Linienschiffsdeplacements, indem er sagt: In view of the losses which both sides have suffered during the war in the East from submarine mines the policy of putting so many eggs in one basket demands serious reconsideration, und hält besonders kleinere Linienschiffe für eine Verwendung in Nord- und Ostsee für dringend notwendig. Aus welchen Gründen er mehreren Linienschiffen kleineren Deplacements eine größere Offensivkraft als einer geringeren Anzahl größeren Tonnengehalts zuschreibt, ist nicht recht verständlich, besonders, da er sich der Ansicht Sir Cyprian Bridges über die Kämpfe des letzten Krieges anschließt, daß der taktische Wert der Geschwindigkeit in diesen nicht zum Ausdruck gekommen sei. Die neuen englischen Panzerkreuzer bezeichnet Mr. Brassey als wirkliche Linienschiffe zweiter Klasse. Eine solche Bezeichnung ist aber kaum angebracht, solange noch die Geschwindigkeit den Typ beherrscht. Letzteres ist bei den neuesten englischen Panzerkreuzern in gleicher Weise der Fall wie bei denen früherer Jahre. Nach den Baubedingungen sollen sie 23 Seemeilen laufen, sie werden aber in Wirklichkeit ebenso wie die Schiffe der „County“- und „Drake“-Klasse die Konstruktionsgeschwindigkeit übertreffen und wie diese an 24 Seemeilen herankommen. — Der fast allgemeinen Beurteilung des jetzigen Scout-Typs schließt auch Mr. Brassey sich an. Er hält sie im Vergleich zu ihrer Leistungsfähigkeit für zu groß und kostspielig und teilt die Ansicht des „Engineer“, daß ein Schiff von 1500 Tonnen mit acht 10 cm-SK., einem 20 mm Panzerdeck und von 24 Seemeilen Geschwindigkeit der wahre Scout-Typ sei. Ob diese Ansicht auch von den maßgebenden Persönlichkeiten geteilt wird, geht aus den Äußerungen nicht hervor, doch ist es nicht unwahrscheinlich, daß der im Etat aufgeführte Versuchs-Hochseetorpedobootszerstörer ein Scout solcher Art werden wird.

Die letzte Klasse der Torpedobootszerstörer, die sogenannte „River“-Klasse, von 25,5 Seemeilen Geschwindigkeit und 500 Tonnen Deplacement, hält Mr. Brassey ebenfalls nicht für den Typ, der den Anforderungen moderner Kriegführung entspricht, äußert sich aber nicht zu dem Vorgehen der Admiralität, zwei Arten Torpedobootszerstörer, einen Küstentorpedobootszerstörer und einen Hochseetorpedobootszerstörer, zu bauen. Der erstere Typ scheint bereits bestimmt zu sein, wenigstens haben die Firmen Thornycroft und White den Auftrag zum Bau der noch aus dem vorigen Etatsjahre zurückstehenden zehn Torpedobootszerstörer erhalten, die nach Zeitungsnachrichten 30 bis 32 Seemeilen laufen sollen. Die Bezeichnung „Zerstörer“ für die größeren Torpedoboote führt leicht zu einer mißverständlichen Auffassung des Typs. Wirkliche Torpedobootszerstörer sind erst die kleinen geschützten Kreuzer oder Scouts.

Die Admiraltätspolitik im Bau von Unterseebooten und der Ersatz regulärer Hafensperren durch Unterseebootflottillen findet Mr. Brasseys Beifall. Nicht ganz einverstanden ist er dagegen mit der umfangreichen Streichung von Schiffen aus der Liste der aktiven Kriegsschiffsflotte. Besonders erscheint ihm der Eliminationsprozeß bei den Kreuzern zu drastisch; die hierdurch erzielten Ersparnisse seien zu gering. Die Hauptersparnis des diesjährigen Etats werde am Schiffbauprogramm gemacht, dessen Verminderung, veranlaßt durch den russisch-japanischen Krieg, lediglich vorübergehender Natur sein könnte. Eine dauernde Ersparnis glaubt Brassey nur durch Verminderung des aktiven Personals und Vermehrung der Reserven erzielen zu können. Ein großer Teil des aktiven Personals sei untätig in den Häfen. —

Den Bericht über die fremden Flotten im zweiten Kapitel haben der Herausgeber und Mr. Leyland gemeinsam, wie in früheren Jahren, übernommen. Den allgemeinen Bemerkungen über die französische Marine folgt dann der Bericht der französischen Marineetatkommission unter M. Vos, der in der „Marine-Rundschau“ ausführlich besprochen worden ist. Die Hauptschwierigkeit der französischen Marine, sich auf dem gewollten

Stande zu erhalten, wird in der Personalergänzungsfrage gesehen, die hauptsächlich ihre Ursache in der Verringerung der aktiven Dienstpflicht auf 2 Jahre und der Beschränkung der Dienstpflicht der *Inscrits maritimes* auf 30 Monate habe. Mit einer gewissen Genugtuung wird erwähnt, daß in dem Berichte M. Vos' nicht mehr die englische, sondern die deutsche Flotte als Maßstab für die französische Flottenstärke angeführt wird.

Die neuesten italienischen Kreuzer-Linienschiffe der „Vittorio Emanuele“-Klasse halten die Verfasser nicht für den geeignetsten Typ, sondern glauben, daß die italienische Marine besser getan hätte, unter Verzicht auf $1\frac{1}{2}$ Seemeilen Geschwindigkeit und das große Kohlenfassungsvermögen den Panzerschutz zu verstärken. Die anscheinend bestehende Absicht des jetzigen Marineministers, Vizeadmirals Mirabello, wieder zu einer Zweiteilung, Linienschiff und Panzerkreuzer, zurückzukehren, die sich in der Konstruktion eines neuen Panzerkreuzers von 9842 Tonnen Displacement kundtut, wird nicht erörtert. Wie die vorteilhaften Leistungen dieses neuen Panzerkreuzers — Armierung vier 25,4 cm- und acht 20 cm-Geschütze, Panzerung in der Wasserlinie mittschiffs 20 cm, Geschwindigkeit 22,5 Seemeilen, Kohlenfassungsvermögen normal 700, maximal 1500 Tonnen — mit einem Displacement von 9842 Tonnen erzielt werden sollen, bleibt vorläufig noch ein Rätsel.

Bei der Besprechung der Marine der Vereinigten Staaten wird auf das energische Bestreben des Präsidenten, eine starke Flotte zu schaffen, und den Widerstand des Kongresses hingewiesen, ein näheres Eingehen auf die amerikanische Marinepolitik wird dem Kapitel über den Stärkevergleich vorbehalten. Die Linienschiffe der „Idaho“-Klasse von 13 000 Tonnen Wasserdrängung finden naturgemäß den Beifall der Verfasser, während die neuere Scout-Klasse von 4310 Tonnen, 24 Seemeilen Geschwindigkeit, einem Aktionsradius von 5000 Seemeilen, einem Panzerdeck von 37—50 mm, einer Armierung von zwölf 7,5 cm-Geschützen und zwei Unterwasserrohren eine kritische Beurteilung nicht erfährt. Das Displacement dieser letzteren Schiffe hat wohl die obere Grenze eines geschützten Kreuzertyps bereits überschritten, ohne daß die obere Grenze der Geschwindigkeit, 25 Seemeilen, erreicht wird. Ob man diese auf Kosten der beiden Unterwasserrohre hätte erreichen können und auch hätte zu erreichen versuchen sollen, ist der Erwägung wert. Hervorzuheben bleibt noch die Ansicht des Bureau of Construction, daß ein Hochseetorpedobootzerstörer unter 620 Tonnen nicht gebaut werden kann. Die amerikanische Marineleitung bewegt sich hiernach auf derselben Bahn wie die englische.

Die Berichte über die japanischen und russischen Marinebauten bieten nicht viel des Erwähnenswerten. Der Ausführung des Rekonstruktionsprogramms der russischen Marine stehen die Verfasser skeptisch gegenüber; über den neuen japanischen Linienschiffstyp von 19 000 Tonnen und den neuen Panzertyp werden nur die bereits bekannten Angaben gemacht, daß die ersteren vier 30,5 cm-, zwölf 25,4 cm- und zwölf 12 cm-Geschütze tragen und $18\frac{1}{4}$ Seemeilen laufen, die letzteren vier 30,5 cm- und sechs 25,4 cm-Geschütze erhalten sollen. Es besteht anscheinend bis jetzt die Absicht im japanischen Marineministerium, außer den drei Linienschiffen des Bauprogramms 1903 und dem noch fehlenden Panzerkreuzer desselben Programms zunächst nur die verlorenen Linienschiffe „Gatsume“ und „Yashima“ zu ersetzen; weitere Pläne werden bis zur Beendigung des Krieges mit Rußland aufgeschoben sein. Daß die japanischen Werften in den Stand gesetzt worden sind, Schiffe von 19 000 Tonnen zu bauen, wird manchen überraschen. Das Material wird zum allergrößten Teil aus dem Auslande — England — bezogen werden. Das Stahlwerk in Watamatsu kann das Material nicht liefern, ebenso ist das neue Panzerplattenwerk in Kure noch nicht hierzu imstande. Bemerkenswert an den japanischen Projekten ist besonders die Besückerung, die derjenigen der englischen „Nelson“-Klasse entspricht. —

Das dritte Kapitel, „Comparative Strength“, ist vom Herausgeber allein geschrieben worden. Er beginnt damit, mit Befriedigung hervorzuheben, daß die Neuverteilung der englischen Seestreitkräfte den von Lord Brassey bereits Ende November 1901 in einem Schreiben an die „Times“ niedergelegten Gesichtspunkten folgt (der Brief an die „Times“ findet sich am Schluß des vierten Teils), ist aber in einigen

unwichtigen Punkten nicht mit der Admiralität einverstanden. So sind nach seiner Ansicht zum Stationsdienst in den ostasiatischen Gewässern außer den acht Flußkanonenbooten noch drei bis vier Kanonenboote notwendig, und ist ein Kreuzer 1. oder 2. Klasse an der westamerikanischen Küste wünschenswert. Sodann weist er nach, daß nach dem Maßstabe der fertigen Linienschiffe 1. Klasse England in diesem Jahre besser als in früheren Jahren stünde und Deutschland an zweiter Stelle komme, und daß das Stärkeverhältnis der Kreuzer ohne Notwendigkeit sich durch die starke Ausrangierung sehr zuungunsten Englands verschoben habe. Aus den Bauprogrammen der Hauptseestaaten leitet er ferner ab, daß Ende 1908 England an erstklassigen Linienschiffen jeder Kombination zweier Seemächte gerade eben überlegen, einer Kombination zweier europäischen Mächte aber bei weitem überlegen sei. Er berechnet die Zahl der Schiffe für England auf 50, Deutschland 24, Vereinigte Staaten 25, Frankreich 17, Rußland 13, Italien 8, Japan 6. Das Resultat seiner Abwägungen gipfelt in folgenden Bemerkungen:

1. Die Hilfsquellen des United Kingdom reichen aus, um Deutschland das Gleichgewicht zu halten; es ist zweifelhaft, ob sie gegen eine Kombination von Deutschland—Rußland ausreichen.

2. Die Hilfsmittel des United Kingdom sind nicht genügend zum Wettkampf mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika, die Hilfsmittel des British Empire sind aber genügend.

Daraus ergibt sich nach seiner Auffassung:

3. Die Notwendigkeit des Zusammenschlusses aller britischen Besitzungen zum British Empire.

4. Das Wünschenswerte eines Bündnisses zwischen dem British Empire und den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Ob das letztere nicht eine Utopie, das erstere eine Gefährdung der ganzen englischen Herrschaft bedeutet, kann hier nicht erörtert werden. Es gibt viele, die das Zukunftsziel der englischen Politik darin sehen, den europäischen Kontinent unter Englands Führung zu bringen, so daß die Machtgruppierung der geographischen Lage des Landes entsprechen würde. Europa unter Englands Führung, — Amerika unter Führung der Vereinigten Staaten, — Asien unter Führung Japans. Manche sehen auch bereits in der jetzigen Politik Englands den Anfang hierzu, denn es läßt sich nicht leugnen, daß seit dem Regierungsantritte König Edwards der politische Einfluß Englands auf dem europäischen Kontinente im raschen Wachsen ist. Wird dieser politische Einfluß dazu benutzt, die verschiedenen Völker des europäischen Kontinents nicht gegeneinander zu heßen, sondern Differenzen auszugleichen, so wird man die jetzige Politik mit Recht als den Anfang einer großen Zukunftspolitik Englands ansehen. Eine solche Politik würde auch den anderen englischen Bestrebungen nach einem British Empire nicht entgegen stehen, während eine einseitige Verfolgung dieses Zieles viele Gefahren für die Existenz des Reiches, die doch immer auf den drei Inseln beruhen wird, mit sich bringt. Betrachtet man die englische Politik aus obiger Perspektive, so läßt sich auch leicht erklären, wie die zwei bedeutendsten politischen Persönlichkeiten Englands, Mr. Chamberlain und Mr. Balfour, so ohne Reibungen nebeneinander arbeiten. —

Im vierten Kapitel wird die Teilnahme des ostindischen Geschwaders an der Landung der Truppen des Generals Manning bei Obbia und die Einnahme von Jüg durch die Landungskorps der „Hyacinth“, „Fox“ und „Mohawak“ im Somali-Feldzuge 1902/04 kurz geschildert. Die Überwindung der vielseitigen Schwierigkeiten der Landung an einer Küste ohne geschützte Ankerplätze während der Nordostmonjuns gereicht den englischen Seeleuten zu großer Ehre. —

Ein sehr interessantes Kapitel ist das fünfte, „A Plea for the Study of Tactics“, aus der Feder von Vizeadmiral Sir H. Custance, der während seines Kommandos als Zweiter Admiral des Mittelmeergeschwaders von 1902 bis 1904 eine Reihe von taktischen Versuchen leitete. Der Verfasser weist nach, daß die taktischen Formen nicht

von dem Motor, sondern von den Waffen abhängig sind, und daß die taktische Entwicklung in alter und neuer Zeit denselben Weg gegangen ist. Von der Rammtaktik der alten Griechen gegen die Perser wurde zum Entern übergegangen. Die Breitseitegefechtsform hielt sich während der Galeeren- und Segelschiffsperioden. Die Seeschlacht von Lissa war der Ausgangspunkt für die moderne Taktik, die wiederum zuerst der Ramme den Vorrang einräumte. Den taktischen Versuchen 1904 im Mittelmeer gelang es endlich, den Beweis zu erbringen, daß ein in Kiellinie fahrendes Geschwader ein in Querslinie anlaufendes durch das Geschützfeuer zum Stehen bringen kann; so wurde der Artillerie die ihr gebührende Stellung wieder zugewiesen. Hierbei habe sich herausgestellt, daß die Geschwindigkeit nicht die taktische Bedeutung habe, die ihr vielfach zugeschillt worden sei. Die Versuche hierüber seien allerdings noch nicht abgeschlossen. Die beste taktische Formation sei auch jetzt ebenso wie in der Seglerzeit die Kiellinie, die nahezu rechtwinkelig zur Peilungslinie des Wegners stände; die Ferngefechtszone beginne bei etwa 7500 m, die Nahgefechtszone bei 3200 m. Die beste Angriffsformation der Segler sei nicht der Durchbruch, auch nicht der Angriff auf die Spitze, sondern die Konzentration auf die Queue unter gleichzeitigem Festhalten der Spitze gewesen. Versuche, welche Angriffsform jetzt die geeignetste sei, müßten angestellt werden. Zu Untersuchungen und Überlegungen aufzufordern, sei der Zweck seines Aufsatzes. Eine systematische taktische Entwicklung habe erst seit 1901 begonnen. Leider verbietet das Thema eine nähere kritische Betrachtung. Den deutschen Leser wird es äußerst fesseln. —

Den Doggerbank-Vorfall und die daraus zu nehmenden Lehren behandelt das folgende Kapitel. Da der Darstellung der offizielle Bericht der Untersuchungskommission zugrunde gelegt worden ist, der als bekannt vorausgesetzt werden kann, sollen nur einige Ansichten des Verfassers, Mr. Thurstield, kurz erwähnt werden. Aus der Zurückhaltung des russischen Kommandeurs, genaueres Beweismaterial über den Standort der Kreuzergruppe „Aurora“ und „Dimitri Donskoi“ sowie der einzelnen Torpedobootsgruppen zu geben, glaubt er vermuten zu müssen, es seien russische Torpedoboote in der Nähe gewesen. Die Möglichkeit, in dunkler Nacht Torpedoboote für große Schiffe und große Schiffe für Torpedoboote zu halten, sucht er an vielen Beispielen während der englischen Manöver zu beweisen und zieht schließlich die Lehre, daß jedes Torpedoboot schon wegen der moralischen Wirkung seines Vorhandenseins eine gefährliche Waffe sei, daß auf jedes ohne Erkennungszeichen sich nähernde Torpedoboot zwar geschossen werden müsse, daß aber in zweifelhaften Fällen die Angst vor den Torpedobooten nicht so weit gehen darf, um jedes neutrale Handelsschiff usw. zu beschließen. —

Das stärkste (siebente) Kapitel des ersten Teils enthält die Schilderung des Admirals Sir Cyprian Bridge über „The Russo-Japanese Campaign of 1904“. Da der Verfasser als Oberstkommandierender des englischen ostasiatischen Geschwaders in den letzten Jahren vor dem Kriege und den ersten Monaten während desselben alle Vorgänge auf dem jetzigen Kriegsgebiete verfolgen konnte, so ist sein Bericht an sich sehr lehrreich. Er bringt aber trotzdem wenig, was den Lesern der „Marine-Rundschau“ durch die Beihäfte nicht bekannt ist, so daß man sich auch hier auf eine Wiedergabe der aus den Kriegsereignissen gezogenen Lehren beschränken kann. Der Admiral ist der Ansicht, daß:

1. die Torpedowaffe nur eine beschränkte Verwendungsfähigkeit besitze, in ihren Wirkungen bedeutend überschätzt worden sei und als Waffe größerer Schiffe wenig Berechtigung habe;

2. die Einführung der Unterseeboote voraussichtlich kein Fortschritt, sondern ein Rückschritt in der Entwicklung der Seekriegsmittel sei;

3. ein großes Schiff nicht besser gegen Unterwasserverletzungen durch Minen- und Torpedoexplosionen geschützt sei als ein kleineres;

4. die Zweckmäßigkeit hoher Geschützaufstellung bezweifelt werden müsse, da die meisten Treffer 1 bis 2 Fuß unter der Oberdeckslinie gefessen hätten;

5. das Linienschiff seine Existenzberechtigung voll bewiesen habe, die großen Panzerkreuzer dagegen nicht. Er neigt dazu, zwei „Mistoids“ höher zu schätzen als einen „Gromobot“;

6. weder der taktische noch der strategische Wert einer überlegenen Geschwindigkeit ein bedeutender sei, und man sich vor einer Überschätzung hüten solle;

7. das moralische Element nach wie vor den Ausschlag geben werde.

Die richtige Würdigung dieser Schlußfolgerungen muß dem genauen Studium der Ereignisse überlassen werden. — Schon jetzt auch nur annähernd richtige Schlußfolgerungen aus den kriegerischen Ereignissen für den Wert der einzelnen Waffen, der verschiedenen Typen und für die Taktik zu ziehen, ist unmöglich. —

In dem nächsten (achten) Kapitel kommt Lord Brassey selbst über das Thema: „Manning of the Navy and Mercantile Marine“ zu Worte und begrüßt mit Freuden die Verminderung des aktiven Personalbestandes im diesjährigen Etat um 2100 Köpfe und die erhöhte Aufmerksamkeit der Admiralität auf die Vermehrung der Reserven. In den letzten zehn Jahren sei die Aufwendung für das aktive Personal um 3 660 000, die für das Reservepersonal nur um 200 800 Pfd. Sterl. gestiegen. In Canada, Neufundland, Australien sei eine seefahrende Bevölkerung von mindestens 100 000 Mann vorhanden, mit der eine Reserve von etwa 30 000 Mann herangebildet werden könne. Man solle aber nicht nur die Zahl zu erreichen suchen, sondern auch keine Mittel scheuen, um die Ausbildung wirklich nutzbringend zu machen. Lord Brassey vermisse noch die Errichtung eines Royal Marine Volunteer-Korps und eine genügende Vermehrung der Heizer.

Weniger zufrieden ist Lord Brassey über die Entwicklung der Bemannungsfragen der englischen Handelsmarine. Er weist zahlenmäßig nach, daß in den letzten 43 Jahren die Prozentzahl der Fremden einschl. Lascars von 9,08 Prozent auf 46,1 Prozent gestiegen sei (Fremde allein 8,08 Prozent und 22,88 Prozent). Die Zunahme der Fremden schreibt er besonders den höheren englischen Steuern und der Schwierigkeit der Ausbildung von Schiffsjungen auf einer Dampferflotte zu. Um letztem Übelstande abzuhelpen, befürwortet er die Annahme eines Antrages der Chamber of shipping, den Schiffszeebern Prämien für die Ausbildung von Jungen zu zahlen und die Jungen der Naval Reserve anzugliedern. Die Kosten berechnet er für jeden Jungen auf 26 Pfd. Sterl. —

Das neunte Kapitel bringt eine ziemlich richtige und eingehende Schilderung der Organisation und Entwicklung der deutschen Marine von Mr. Washford, der sich bereits des öftern durch eine unparteiische Würdigung der deutschen Marineverhältnisse ausgezeichnet hat. —

Den Schluß des ersten Teils bildet das zehnte Kapitel mit dem Aufsatz Mr. Leylands: „The Campaign of Trafalgar“, der seinen Landsleuten das denkwürdige Jahr 1805 wieder in lebhafter Erinnerung bringen soll, aber nicht lediglich durch eine Darstellung des Herganges, sondern vor allem durch eine Darlegung der Ursachen und Wirkungen. Die englische Marine war materiell und moralisch vorbereitet auf den Krieg 1803, der französischen fehlte beides. —

Der zweite Teil enthält, wie immer, die Schiffslisten und Schiffsbilder, und ist trotz einiger Ungenauigkeiten immer noch eines der besten Nachschlagewerke. Vermissten wird man genauere Angaben über die englische Schiffskonstruktion der „Nelson“- und „Minotaur“-Klasse. —

Im dritten Teil, Panzer und Artillerie, stammt das erste Kapitel über den Panzer zum ersten Male aus der Feder von Captain Tresidder, nachdem der bisherige Berichterstatter über dieses sehr verwickelte Gebiet, Captain Orde Brown, gestorben ist. Der jetzige Verfasser faßt seine Aufgabe mehr vom technischen Standpunkt auf, und schildert die Entwicklung mehr als Fabrikant wie als Offizier:

1. gibt er die verschiedenen Formeln zur Berechnung des Plattenwiderstandes;
 2. bespricht er die Vorteile der Kappengeschosse. Er bevorzugt die ogivale Form der Kappe vor der fingerhutartigen. Erstere sei besser für die Flugbahn, und der Vorteil der letzteren, daß bessere Anpassen, trat zu wenig in die Erscheinung, da alle Kappengeschosse selbst bei einem Auftreffwinkel von 45° sich aufrichten und nahezu senkrecht die Platte durchschlagen. Unter 1800 Fuß Geschwindigkeit pro Sekunde hatten die Kappengeschosse keinen Vorteil gegen kappenlose;

3. befürwortet er die weiteren Versuche mit der armour piercing shell und glaubt, daß der nose fused high-explosive shell und der base fused armour piercing shell of large internal capacity die Zukunftsgeschosse seien;

4. hält er eine Verstärkung der Panzerung der Kriegsschiffe besonders in Wasserlinie für notwendig. Die jetzigen englischen Stärken entsprächen in ihrer Widerstandsfähigkeit nicht den des Panzers des „Collingwood“ zu jener Zeit, sondern müßten hierzu mindestens 18 Zoll statt 9 Zoll Dicke haben. Die englischen Schiffe ständen in dieser Hinsicht hinter denen anderer Nationen zurück, was er an einer Tabelle beweist.

5. In der Plattenfabrikation erkennt er bei den dickeren Platten das Krupp'sche Verfahren, bei den dünneren die französische Charpy-Methode als die beste an. Diese letzteren Platten haben einen starken Nickelzusatz. Die Krupp'sche Geschos- und Panzerfabrikation wird im übrigen stets sehr rühmend erwähnt. —

1. Das zweite Kapitel des dritten Teils beschäftigt sich mit der Artillerie. Hier wird zunächst die Notwendigkeit der Bestückung mit schwereren Kalibern über 15 cm-SK hinaus wegen der großen Gefechtsentfernungen besprochen und die Armierung der neuen englischen Linienschiffe und Panzerkreuzer gebilligt mit Ausnahme des Fortfalls eines Mittelskalibers zwischen dem 9 cm und dem 4,7 cm auf der „Minotaur“-Klasse. Das letztere Geschütz wird nicht als ein wirksames Antitorpedobootgeschütz angesehen.

2. Die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Geschütze wird als ein Resultat der größeren Länge hingestellt, die wiederum nur möglich war durch Konstruktion von langsam und stetig wirkendem Pulver. Die neuen englischen Geschütze haben eine Länge von 50 Kalibern und eine Anfangsgeschwindigkeit von nahezu 3000 Fuß in der Sekunde; das 4,7 cm Semi-automatic-Geschütz von 2800 Fuß. Statt des wachsenden Dralls hat sich der stetige Drall bei einer vermehrten Zugzahl besser bewährt.

3. Eine Vermehrung der Länge der Geschütze hält der Verfasser aber nicht mehr für möglich, wenn nicht ein anderes Metall eingeführt wird. Als solches kommt nach seiner Ansicht nur Nickelstahl in Betracht. Die Drahtkonstruktion hält er bei dem jetzigen Material für die beste.

4. Bei der Besprechung der Geschosse wird der Ersatz der Panzergeschosse durch Panzergranaten gebilligt. Die neue englische Panzergranate enthält eine Sprengladung von 2 bis 2½ Prozent ihres Gewichts, durchschlägt den besten Krupp'schen Panzer von Kaliberstärke und krepirt erst nach dem Durchschlagen.

5. Großen Wert legt der Verfasser mit Recht darauf, daß die Engländer ihre Geschossgewichte nicht verringert haben, um hohe Geschwindigkeiten zu erzielen, wie dies in Frankreich und Deutschland geschehen ist. Er behauptet, daß das deutsche 28 cm-Geschosß anstatt 595 lbs. 650 lbs. wiegen müßte.

6. Als neues Pulver wurde in England wegen der Offenbarkeit des Cordite eine Mischung von Nitrozellulose und Nitroglycerin (30 Prozent) unter dem Namen M. D.-Cordite eingeführt.

7. Der 12 Zoll-Mörser, der in großer Anzahl in den Küstenbatterien aufgestellt worden ist, wird auf Grund der Ergebnisse des russisch-japanischen Krieges sehr gelobt. Nach den bisherigen Nachrichten über die Wirkung der japanischen 28 cm-Haubitzen gegen die russischen Schiffe vor Port Arthur ist dieses Lob etwas wenig gerechtfertigt. —

Den vierten Teil bilden die Auszüge aus den Etats der Hauptmarine, die Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität über den Etat 1905/06 und die neue Flottenverteilung und Robilmachung, die neue Geschäftsverteilung der Admiralität, der offizielle Bericht über den Doggerbank-Vorfall und der Brief Lord Brassfey's an die „Times“ vom 2. November 1901 über die Notwendigkeit einer anderen Verteilung der englischen Flotten. —

Die im diesjährigen Jahrgange behandelten Gegenstände sind hiernach sehr zahlreich, aber nicht so erschöpfend wie in früheren Jahren; doch wird dem Wert des Jahrbuches hierdurch kein wesentlicher Abbruch getan. Ein eingehendes Studium kann jedem empfohlen werden.

v. U.



Die Marinebudgets der Hauptseemächte für 1905.

In nachstehendem geben wir einen Überblick über die Marinebudgets der Hauptseemächte für das Jahr 1905, die im einzelnen zwar schon in früheren Hefen der „Marine-Rundschau“ besprochen worden sind, deren Zusammenstellung aber unseren Lesern die Übersicht erleichtern wird, die sich infolge des zwischen Einbringung und Bewilligung der verschiedenen Budgets liegenden Zeitraumes schwierig gestaltet. Denn einzelne Budgets sind schon vor ungefähr Jahresfrist eingebracht worden, andere sind verhältnismäßig spät bekannt geworden oder haben erst in jüngster Zeit zum Teil überhaupt noch nicht ihre endgültige Feststellung erfahren, und während in einzelnen Marinen das Rechnungsjahr 1905 schon beinahe zur Hälfte beendet ist, hat es für andere noch nicht einmal begonnen. In Frankreich, Österreich-Ungarn und Rußland beginnt die Etatsperiode mit dem Kalenderjahr, während sie in Deutschland, England und Japan mit dem 1. April, in Italien und den Vereinigten Staaten sogar erst mit dem 1. Juli anfängt. In den Vereinigten Staaten wird auch das Rechnungsjahr in der Regel nicht nach dem Anfangs-, sondern nach dem Endtermin bezeichnet, so daß also das hier der Vergleich unterliegende, kurz als 1905 bezeichnete Jahr dort das Jahr 1906 sein würde. Zum Vergleich sind in der nachstehenden Tabelle auch die Budgets für das vorhergehende Jahr gegeben, mit Ausnahme des japanischen, welches nicht bekannt geworden ist.

Nr.	Länder	Betrag des Marinebudgets		Mithin 1905	
		1904	1905	mehr	weniger
		Mark	Mark	Mark	Mark
1	Deutschland	215 906 456,—	233 409 576,—	17 503 120,—	—
2	England	752 545 800,—	681 145 800,—	—	71 400 000,—
3	Frankreich	250 262 909,60	254 878 598,40	4 615 688,80	—
4	Japan	—	71 735 928,60	—	—
5	Italien	101 752 866,52	101 797 569,72	44 703,20	—
6	Österreich-Ungarn	53 147 448,50	77 879 898,50	24 732 450,—	—
7	Rußland	245 424 440,16	251 936 028,—	6 511 587,84	—
8	Vereinigte Staaten	409 521 591,95	421 414 055,75	11 892 463,80	—

Die Zahlen stellen die Beträge dar, welche von den parlamentarischen Körperschaften in Ausgabe genehmigt worden sind, soweit eine solche Genehmigung erforderlich

ist. In Italien schweben die Verhandlungen noch, und es sind daher die Zahlen des Voranschlages gegeben. Die Bewilligung ist im allgemeinen nach den Voranschlägen erfolgt, nur in Deutschland, Frankreich und den Vereinigten Staaten sind Abstriche vorgenommen, die in Frankreich einen unerheblichen Betrag von einigen Tausend Francs ausmachen, in Deutschland jedoch 4 800 264 Mark und in den Vereinigten Staaten 59 614 624 Mark betragen. In letzterem Falle wird allerdings die Kürzung des Voranschlages, auf deren Gründe hier nicht weiter eingegangen werden soll, dadurch wett gemacht, daß an demselben Tage, an welchem das Etatsgesetz für 1905/06 erlassen wurde, die Genehmigung einer Etatsüberschreitung aus früheren Jahren in Höhe von 62 842 360 Mark erfolgte, in welcher Summe allein an Mehrausgaben für Schiffneubauten für das Jahr 1904/05 rund 55 Millionen Mark enthalten sind.

An und für sich geben nun die Zahlen der Budgets noch keine einwandfreie Unterlage für einen Vergleich, da die Etats nach durchaus verschiedenen Gesichtspunkten aufgestellt sind und in einzelnen Marinen Ausgabenposten enthalten, die anderen getrennten Ressorts zur Last fallen. Auch die Einnahmen werden verschiedenartig behandelt, insofern als der deutsche Etat seine nicht sehr beträchtlichen Einnahmen im Betrage von 589 927 Mark besonders nachweist, alle übrigen aber die Einnahmen vorweg von den Ausgaben abgesetzt haben. Erhebliche Einnahmen kommen überhaupt nur für die englische Marine in Betracht, und zwar in Höhe von 34 449 215 Mark, welcher Betrag den Unterschied zwischen den Brutto- und den in obiger Tabelle gegebenen Nettoausgaben (Gross- und Nett-Estimates) ausmacht. In dieser Summe sind an Einnahmeposten von Bedeutung nur die Beiträge der Kolonien mit 8 800 560 Mark sowie der Erlös aus dem Verkauf veralteter Schiffe mit 5 100 000 Mark enthalten, während sich im übrigen ihre bedeutende Höhe aus dem Verfahren erklärt, Ausfälle an Besoldungen durch Manquements, Freiheitsstrafen usw., ferner Abzüge für aus fiskalischen Beständen entnommene Bekleidungs- und andere Vorräte sowie die Erlöse aus Verkäufen und Abgaben an andere Ressorts als Einnahmen anzusetzen.

Einer besonderen Erläuterung bedürfen noch die für Österreich-Ungarn angelegten Zahlen. Hier beträgt das eigentliche Budget für das laufende Jahr nur 43 372 448,50 Mark; es ist jedoch für die beiden Jahre 1904 und 1905 ein außerordentlicher Kredit von 63 899 600 Mark bewilligt worden, wovon auf das Jahr 1905 53 274 600 Mark kommen, unter Wegfall einer im ursprünglichen Etat enthaltenen Summe von 18 767 150 Mark, so daß sich als Gesamtausgabe für 1905 die in obiger Tabelle enthaltene Ziffer ergibt. Auch für 1904 ist der außerordentliche Kredit von 10 625 000 Mark mitberücksichtigt.

Von denjenigen Ausgaben, die nicht gleichmäßig in den verschiedenen Budgets Aufnahme gefunden haben, sind zunächst Pensionen und sonstige Ausgaben für Versorgung, zu nennen. Hierfür sind enthalten in den Budgets von

England (ausschließlich Halbsold)	48 597 063 = 7,1 % der Gesamtausgaben
Frankreich (Zuschuß zur Invalidenkasse)	9 600 000 = 3,7 " " "
Italien	1 953 120 = 1,9 " " "
Österreich-Ungarn	2 034 492 = 4,7 % der Gesamtausgaben des eigentlichen Budgets.

Auch Japan zahlt ungefähr 1 Million Mark an Pensionen aus dem Marineetat. Die Etats von Deutschland, Rußland und den Vereinigten Staaten enthalten derartige Ausgaben nicht.

Ferner gehören hierher die Ausgaben für die Handelsmarine, welche besonders im italienischen Marineetat eine verhältnismäßig bedeutende Rolle spielen (7 839 489 Mark = 7,7 % der Gesamtausgaben; hierunter 6,4 Millionen Mark Prämien für die Kaufjahrschiffe). England zahlt aus seinem Marineetat 2 907 000 Mark Subventionen für im Mobilmachungsfalle zu verwendende Hilfskreuzer, auch Frankreich hat 834 259 Mark

für die Handelsmarine und Fischeret in den Marineetat eingestellt, während Rußland die Ausgaben der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen im Betrage von 26 668 803 Mark in einem besonderen Etat nachweist, der jedoch in den Zahlen der obigen Tabelle nicht enthalten ist. Die übrigen Budgets sehen keine oder keine nennenswerten Ausgaben für die Handelsmarine vor.

Sehr verschieden ist auch die Belastung, welche die einzelnen Budgets durch die Verteidigung der Kriegshäfen erfahren, je nachdem die Kosten der Befestigungen und ihrer Besatzungen von der Marine getragen werden oder nicht. In Deutschland ist das erstere der Fall, ebenso in Italien und Osterreich-Ungarn, doch lassen sich die Ausgaben für diesen Zweck sehr schwer von den übrigen trennen. In England, Frankreich, Rußland und den Vereinigten Staaten reffortieren alle Befestigungen von der Armeeverwaltung, in den Vereinigten Staaten ebenfalls die unterseeische und Minenverteidigung der Kriegshäfen, welche letztere auch in England erst im laufenden Jahre von der Armee an die Marine übergeht. Die Vereinigten Staaten haben neben dem Heeres- und dem Marinebudget einen besonderen Etat für Küstenbefestigungen, der im Jahre 1905 mit 26 961 870 Mark dotiert ist.

Verhältnismäßig gleichmäßig verteilt sind dagegen die Kosten für Hafen- und Hochbauten; es sei hier nur bemerkt, daß die in England durch die verschiedenen Naval Works Acts bewilligten außerordentlichen Kredite in Höhe von 438 946 800 Mark durch die laufenden Etats allmählich amortisiert werden, für welchen Zweck im Jahre 1905 ein Betrag von 20 722 565 Mark eingestellt worden ist.

Was die in den einzelnen Budgets enthaltenen Beträge für Neubauten nebst Armierungen anbetrifft, so gibt die nachstehende Tabelle hierüber Aufschluß, wobei jedoch, ebenso wie in der folgenden Tabelle über die bewilligten Schiffe, von Rußland und Japan abgesehen worden ist, da einerseits die Nachrichten über die angefangenen und geplanten Bauten sehr unzuverlässiger Natur sind und andererseits die Etats durch die finanziellen Anforderungen des Krieges derartig beeinflusst werden müssen, daß ihre Zahlen mehr oder minder nomineller Natur sind. Jedenfalls können die Budgets, so wie wir sie oben gegeben haben, die Mittel für die beiden Ländern zugeschriebenen umfangreichen Flottenbaupläne nicht enthalten.

N ^o . Nr.	Länder	Im Marinebudget für 1905 sind enthalten:			Insgesamt	Anteil am Gesamtetat
		für Schiffsneubauten	für artillerist. Armierungen	für Torpedoarmerungen		
		Mark	Mark	Mark	Mark	%
1	Deutschland	65 550 000,—	26 011 000,—	4 100 000,—	95 661 000,—	40,6
2	England	202 534 546,—	40 800 000,—	7 262 400,—	250 596 946,—	36,8
3	Frankreich	84 555 767,04	10 208 072,—	2 542 072,37	97 305 911,76	38,2
4	Italien	26 112 191,20	8 174 400,—		34 286 591,20	37,7
5	Osterreich-Ungarn . . .	33 886 100,—	14 696 500,—		48 582 600,—	62,4*)
6	Vereinigte Staaten . .	101 814 498,60	75 600 000,—		177 474 498,60	42,1

Auch hier ist zu beachten, daß die Zahlen, besonders für Schiffbau und Artillerie, nur mit Vorsicht zu Vergleichszwecken benutzt werden dürfen. In England rechnet man z. B. alles, was von den Geschützen fest am Schiff ist, wie Panzertürme usw., unter Schiffbau, während die für Artillerie angegebenen Zahlen nur die Beschaffungskosten der

*) Im ursprünglichen Budget (ohne außerordentlichen Kredit) betrug der Anteil der Neubauten 42,2%.

Geschütze mit Lafetterung und Munition, ohne Nebenkosten für Fracht, Abnahme usw., enthalten. In den Vereinigten Staaten wird das entgegengesetzte Prinzip befolgt, indem Artillerie und die gesamte Panzerung gemeinsam veranschlagt werden, während sich die Zahlen für Schiffbau lediglich auf Schiffskörper (ohne Panzerschutz), Maschinen und Ausrüstung beziehen. Das englische Verfahren beobachtet auch Frankreich, dagegen schlagen Deutschland, Italien und Osterreich-Ungarn einen Mittelweg ein und rechnen nur die Kosten des speziellen Schutzes der Armierung unter Artillerie. Soweit es möglich war, sind in den obigen Zahlen für Armierungen nur die für Neubauten in Betracht kommenden Beträge aufgeführt; es ist jedoch aus den Etats nicht immer mit Sicherheit zu entnehmen, ob es sich bei den Beschaffungen von Geschützen um Neubewaffnung, Umarmierung oder Materialreserve handelt.

Die Zahl der für 1905 neu bewilligten Schiffe den einzelnen Typen nach stellt sich, wie folgt:

Nr.		Linien- schiffe	Rangertreuer	Kleine Kreuzer (Scouts)	Große Torpedoboote	Kleine Torpedoboote	Unterseeboote	Minen- dampfer	Sonstige Schiffe
1	Deutschland	2	1	3	6	—	—	1	1 Vermessungsschiff 1 Tender
2	England	1	4	—	18	—	11	—	1 Jacht
3	Frankreich	—	1	—	4	20	8	—	1 Aviso
4	Italien	—	1	—	4	—	—	1	2 Lagunenkanonen- boote
5	Osterreich-Ungarn	—	—	—	—	5	—	—	
6	Vereinigte Staaten	2	—	—	—	—	—	—	

Auch hier ist die Bewilligung nach den Voranschlägen erfolgt, mit Ausnahme von Deutschland und den Vereinigten Staaten. In Deutschland wurden abgesetzt: 1 Kanonenboot und 1 Flusskanonenboot, in den Vereinigten Staaten: 1 Linien-
schiff, 5 Scouts, 6 Torpedobootszerstörer, 6 Torpedoboote und 2 Kohlendampfer. Im letzteren Fall steht jedoch die Nichtgenehmigung der Schiffe in keinem direkten Zusammenhang mit den weiter oben erwähnten finanziellen Abstrichen, da in den Vereinigten Staaten die Neubauten zwar gleichzeitig mit dem Marinebudget des zur Verhandlung stehenden Jahres festgelegt, die ersten Baukosten jedoch, abweichend von dem in anderen Marinen üblichen Verfahren, erst in den Etat des nächstfolgenden Jahres eingestellt werden. Die für Osterreich-Ungarn angesetzten 5 Torpedoboote beziehen sich auf das ursprüngliche Budget; der außerordentliche Kredit soll zu einer Erhöhung der Baukosten schon bewilligter Schiffe sowie zu einer Erneuerung der Torpedoboottenflotte dienen, ohne daß die Zahl der zu erneuernden Fahrzeuge angegeben ist.

Auf einen Vergleich der Ausgaben der einzelnen Budgets ihrem Zwecke nach soll hier nicht weiter eingegangen werden, denn wenn schon die Grundsätze für die Aufstellung des Gesamtetats sehr verschieden waren, so gehen die Gesichtspunkte, nach welchen die Ausgaben ihrer Bestimmung entsprechend eingeteilt werden, noch weiter auseinander. In rein formeller Beziehung sei angeführt, daß Deutschland allein die Ausgaben in laufende und einmalige einteilt und daß ebenso Japan, Italien und Osterreich-Ungarn einen ordentlichen und einen außerordentlichen Etat haben. Während Deutschland seine laufenden Ausgaben in 20 Kapitel einteilt, hat der englische Etat überhaupt nur 15 Kapitel, der französische dagegen, der sich durch eine streng durchgeführte Trennung der persönlichen von den sächlichen Ausgaben auszeichnet, deren 59 und der italienische sogar 84 Kapitel. Dadurch wird naturgemäß ein Überblick von einem gemeinsamen

Standpunkt aus sehr erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht, und man kann besonders in bezug auf die beiden letzterwähnten Etats dem Ausdruck nur beifügen, den der Abgeordnete Vos in seinem Bericht über das französische Marinebudget anführt: „L'abus de la spécialité est destructif de la spécialité.“

Zum Schluß geben wir noch aus den Etats eine Übersicht über die Stärken der einzelnen Seeoffizierkorps nach Kopffzahl und prozentualer Verteilung auf die verschiedenen Dienstgrade. Für Japan gelten die Zahlen für Anfang 1904, für die Vereinigten Staaten für Anfang 1905, da die Etats dieser Länder für 1905 uns nicht vorliegen. In den Vereinigten Staaten ist übrigens eine gesetzliche Festlegung der Prozentzahlen für die Dienstgrade mit Ausschluß der Admirale beabsichtigt, wie folgt: Kapitane zur See 6, Fregattenkapitane 8, Korvettenkapitane 16, Kapitanleutnants 30, Oberleutnants und Leutnants zur See zusammen 40 Prozent.

N:o. Nr.		Deutschland		England		Frankreich		Japan		Italien		Österreich-Ungarn		Rußland		Vereinigte Staaten	
		Kopffstärke	Prozentfah	Kopffstärke (einschl. Halbjob)	Prozentfah	Kopffstärke	Prozentfah	Kopffstärke	Prozentfah	Kopffstärke	Prozentfah	Kopffstärke	Prozentfah	Kopffstärke	Prozentfah	Kopffstärke	Prozentfah
1	Admirale . .	23	1,7	87	3,2	45	2,6	41	3,7	22	2,3	11	2,0	59	2,7	27	2,8
2	Kapitane zur See . . .	67	4,9	240	8,8	125	7,2	68	6,1	58	6,0	20	3,5	102	4,7	86	9,0
3	Fregattenkapitane .	29	2,1	357	13,1	215	12,4	117	10,4	70	7,2	32	5,7	349	16,0	122	12,7
4	Korvettenkapitane .	119	8,7														
5	Kapitanleutnants .	299	21,8	1 654	60,8	754	43,6	261	23,3	410	42,3	254	45,1	900	41,1	343	35,7
6	Oberleutnants zur See .	429	31,3														
7	Leutnants zur See .	404	29,5	385	14,1	170	9,9	134	12,0	175	18,0	777	35,5	777	35,5	777	35,5
	Summa	1 370		2 723		1 729		1 119		970		563		2 187		960	
	Militärpersonal ausschl. Offiziere und ausschl. Marineinfanterie	37 931		98 689		49 741		(1904) 30 339		25 500		10 301		68 716		(1904) 31 500	

W.



Zur Feststellung des Einflusses von Tiefgangsänderungen auf die Schiffsgeschwindigkeit.

Von Marine-Baurat Goede.

Für jeden Kommandanten eines Kriegsschiffes oder Torpedobootes ist es von Wert, den Einfluß, den eine Mehr- oder Minderbelastung bzw. Tiefgangsänderung auf die Entwicklung der Pferdestärken bzw. Geschwindigkeit ausübt, von vornherein beurteilen bzw. berechnen zu können.

Hierzu mögen folgende Formeln dienen, welche sich aus der bekannten Froude'schen Theorie über den Schiffswiderstand herleiten lassen.

Bedingung für die Richtigkeit dieser Formeln ist, daß die verschiedenen Tiefgänge bzw. Geschwindigkeiten nicht viel voneinander abweichen, so daß die eintauchenden Schiffssformen nahezu dieselben bleiben, wie solches bei Schwesterschiffen sowie bei ein und demselben Schiffe zutrifft, ferner daß die Propeller und die Maschinenanlagen dieselben sind.

1. Bei gleichen Geschwindigkeiten und verschiedenen Tiefgängen verhalten sich die indizierten Pferdestärken (I. HP.₁ und I. HP.) wie die benetzten Oberflächen (O₁ und O) also:

$$1. \quad \frac{\text{I. HP.}_1}{\text{I. HP.}} = \frac{O_1}{O};$$

Beweis: Nach Froude ist der Gesamtwiderstand $W =$ dem Reibungs-
widerstand W_w + dem wellenbildenden Widerstande W_g + dem wirbelbildenden Wider-
stande W_r + Luftwiderstände W_1 , also $W = W_w + W_g + W_r + W_1$. Betrage
nach Froude W_g etwa 28*) Prozent W , W_r etwa 10*) Prozent W_g , etwa 2,8*) Pro-
zent W , W_1 etwa 2*) Prozent W , dann ist $W = W_w + 0,28^*) W + 0,028^*) W$
+ 0,02*) W . $W = W_w + 0,328^*) W$; $0,672^*) W = W_w$; $W = \frac{W_w}{0,672^*)}$.

$W_w = \zeta \cdot \gamma \cdot O \cdot v^{1,83}$; hierin ist ζ Reibungskoeffizient (bei Schiffen mit gut gemaltem
Boden = 0,1513), γ = spezifisches Gewicht des Wassers (1,002 Dfisee bei Willau),
 v = Geschwindigkeit in Metern pro Sekunde. $W = \frac{\zeta \cdot \gamma \cdot O \cdot v^{1,83}}{0,672}$. Die effektive

Pferdekraft E. HP. = $\frac{W_v}{75}$, worin v = Geschwindigkeit in Metern pro Sekunde.

E. HP. = $\frac{\zeta \cdot \gamma \cdot O \cdot v^{2,83}}{75 \cdot 0,672}$. Die indizierte Pferdestärke I. HP. = ϱ E. HP. Hierin
steht der Koeffizient ϱ den Gesamtwirkungsgrad der Maschine (nach Froude etwa 2,582
bis 2,7) dar. Dann: $\text{I. HP.} = \frac{\varrho \cdot \zeta \cdot \gamma \cdot v^{2,83} O^{**}}{75 \cdot 0,672}$. (Gleichung A.)

Ist nun, wie oben angenommen, der Tiefgang nur um ein Geringes größer
oder kleiner geworden und die Geschwindigkeit des Schiffes dieselbe geblieben ($v = v_1$),
so sind, da die ein- bzw. ausgetauchten Linten des Schiffes sich merklich nicht geändert
haben, die neuen Reibungs-, wellenbildenden-, wirbelbildenden- und Luftwiderstände W_w ,
 W_g , W_r , W_1 , hinsichtlich des Prozentsatzes zum neuen Gesamtwiderstande W_1 ebenfalls

*) Die numerischen Werte spielen ihrer Größe nach keine Rolle, da sie, wie durch die
Division der Gleichung B und durch Gleichung A zu erkennen ist, in Gleichung C durch Hebung
wegfallen. — **) Der numerische Wert von I. HP. in Gleichung A ist folgender: $O = 440 \text{ qm}$,
 $v = 28,686 \text{ Knoten} = 14,745 \text{ m pro Sekunde}$, $v^{2,83} = 2028,9 \text{ m}$, $\zeta = 0,1513$, $\gamma = 1,001$,
 $\varrho = 2,6$. I. HP. = 6962 (in Wirklichkeit 6952).

dieselben, also $W_1 = W_{w_1} + 0,28 W_1 + 0,028 W_1 + 0,02 W_1$; $W_1 = \frac{W_{w_1}}{0,672}$;
 $W_{w_1} = \varsigma \cdot \gamma \cdot O_1 \cdot v^{1,83}$, worin O_1 die neue beneigte Oberfläche darstellt. $E. HP_1 = \varsigma \cdot \gamma \cdot O_1 \cdot v_1^{1,83} =$ der neuen effektiven Pferdestärke. $I. HP_1 = \rho_1 E. HP_1 =$ der neuen indizierten Pferdestärke. $\rho_1 =$ dem Wirkungsgrad der Maschine. Dann ist:

$$I. HP_1 = \frac{\rho_1 \cdot \varsigma \cdot \gamma \cdot v_1^{2,83} O}{75 \cdot 0,672} \quad (\text{Gleichung B.})$$

Dividiert man Gleichung B durch Gleichung A, dann ist:

$$\frac{I. HP_1}{I. HP.} = \frac{75 \cdot 0,672 \cdot \rho_1 \cdot \varsigma \cdot \gamma \cdot v_1^{2,83} O_1}{75 \cdot 0,672 \cdot \rho \cdot \varsigma \cdot \gamma \cdot v^{2,83} O} \quad (\text{Gleichung C.})$$

In dieser Gleichung fallen, da der Wirkungsgrad ρ_1 bei denselben Maschinen und Schrauben $= \rho$ und die Geschwindigkeit $v_1 = v$ angenommen ist, die Größen ρ_1 , ρ , ς , γ , $v_1^{2,83}$, $v^{2,83}$ usw. durch Zehung im Zähler und Nenner weg. Es bleibt demnach noch übrig:

$$\frac{I. HP_1}{I. HP.} = \frac{O_1}{O}$$

Beispiel: Ein Torpedoboot erreiche 28,686 Knoten bei einer Entwicklung von 6952 indizierten Pferdestärken. Die beneigte Oberfläche einschließlich Schraubenareal sei rund 440 qm. Bei einer Tiefgangsverminderung von $2\frac{1}{2}$ cm im Mittel erreiche dasselbe Boot ebenfalls 28,686 Knoten. Die Wind- und Wetterverhältnisse seien in beiden Fällen genau dieselben. Wieviel Pferdestärken sind nunmehr erforderlich bzw. um wieviel vermindern sich dieselben gegen vorher? Umfang der Schwimmbene 128 m, Ausstauchung 0,025 m.

$\frac{I. HP_1}{I. HP.} = \frac{O_1}{O}$; $I. HP. = 6952$; $O = 440$ qm; $O_1 = ? = O$ — (Umfang der Schwimmbene \times Ausstauchung) $= 440$ qm — (128 m \times 0,025 m) $= 440$ qm — 3,2 qm.

$$440 \text{ qm} - 3,2 \text{ qm} = 436,8 \text{ qm}; \quad \frac{O_1}{O} = \frac{436,8 \text{ qm}}{440 \text{ qm}}; \quad \frac{I. HP_1}{6952} = \frac{436,8}{440};$$

$$I. HP_1 = 6901.$$

Also die neuen indizierten Pferdestärken sind 6901, also 51 Pferdestärken weniger wie früher.

In Wirklichkeit wurden 6896 indizierte Pferdestärken erzielt, also nur 5 indizierte Pferdestärken mehr.

Zum Vergleich diene folgende Formel, welche sich in ähnlicher Weise wie oben aus der Admiraltätsformel $C_1 = \frac{v^3 D^{2/3}}{I. HP.}$ entwickeln läßt. C_1 konstant angenommen

und $v = v_1$, ist $\frac{I. HP_1}{I. HP.} = \frac{D_1^{2/3}}{D^{2/3}}$, worin D_1 das neue, D das alte Displacement be-

zeichnet. Dann ist auch $\frac{O_1}{O} = \frac{D_1^{2/3}}{D^{2/3}}$.

2. Bei gleichen indizierten Pferdestärken verhalten sich, immer nur unter der oben gemachten Voraussetzung, daß die Tiefgänge und die Geschwindigkeiten nicht viel voneinander abweichen, die dritten Potenzen der Geschwindigkeiten umgekehrt wie die Oberflächen, also:

$$II. \quad \frac{v_1^3}{v^3} = \frac{O}{O_1}$$

Beweis: Aus Gleichung C ergibt sich ohne weiteres bei I. HP. = I. HP.,
 $1 = \frac{v_1^{2,83} O_1}{v^{2,83} O}$. Für $\frac{v_1^{2,83}}{v^{2,83}}$ kann mit genügender Genauigkeit $\frac{v_1^3}{v^3}$ gesetzt werden.

Daher: $\frac{v_1^3}{v^3} = \frac{O_1}{O}$.

Zum Vergleich diene aus oben erwähnter Admiraltätsformel abgeleitete Gleichung
 $\frac{v_1^3}{v^3} = \frac{D^{2/3}}{D_1^{2/3}}$

3. Sind die Oberflächen gleich, so verhalten sich wiederum unter der Voraussetzung der eben gemachten Einschränkung, daß die verschiedenen Tiefgänge und Geschwindigkeiten nicht viel voneinander abweichen, die indizierten Pferdestärken wie die dritten Potenzen der Geschwindigkeiten, also:

$$\text{III.} \quad \frac{\text{I. HP.}_1}{\text{I. HP.}} = \frac{v_1^3}{v^3}.$$

Beweis: Aus Gleichung C folgt ohne weiteres: $\frac{\text{I. HP.}_1}{\text{I. HP.}} = \frac{v_1^{2,83}}{v^{2,83}}$. Für $\frac{v_1^{2,83}}{v^{2,83}}$ kann mit genügender Genauigkeit $\frac{v_1^3}{v^3}$ gesetzt werden.

Demnach: $\frac{\text{I. HP.}_1}{\text{I. HP.}} = \frac{v_1^3}{v^3}$.

Daselbe Resultat läßt sich, wie bekannt, aus der oben erwähnten Admiraltätsformel ableiten. Ist C_1 konstant, dann ist: $C_1 = \frac{D^{2/3} v^3}{\text{I. HP.}} = \frac{D_1^{2/3} v_1^3}{\text{I. HP.}_1}$, $D = D_1$,
 dann $\frac{\text{I. HP.}_1}{\text{I. HP.}} = \frac{v_1^3}{v^3}$.

Ferner läßt sich dasselbe Resultat aus der zweiten Admiraltätsformel $C = \frac{\boxtimes v^3}{\text{I. HP.}}$
 ableiten, worin \boxtimes = Hauptspantsareal. Ist C konstant, dann ist $C = \frac{\boxtimes v^3}{\text{I. HP.}} = \frac{\boxtimes_1 v_1^3}{\text{I. HP.}_1}$.
 Sind die Hauptspantsareale \boxtimes und \boxtimes_1 gleich, dann ist gleichfalls $\frac{\text{I. HP.}_1}{\text{I. HP.}} = \frac{v_1^3}{v^3}$.

Die letztere auf dem Vergleich der Hauptspantsareale beruhende Admiraltätsformel ist zum Vergleich der Formeln I und II nicht herangezogen worden, weil sie zu ungenaue Resultate gibt, während die auf dem Vergleich der Zweidrittelpotenzen der Displacements beruhende Admiraltätsformel angenäherte Werte erzielt, was ja auch zu erwarten war insofern, als der Ausdruck $D^{2/3}$ doch gewissermaßen einen Ausdruck für die benetzte Oberfläche darstellen soll.

Das genaueste Resultat gibt jedoch nach Formel I und II der Vergleich der Oberflächen selbst.

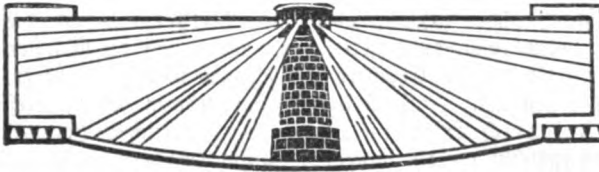
Die praktische Verwertung der Formeln I und II gestaltet sich sehr einfach. Wie aus dem numerischen Beispiel ersichtlich, ist es nur notwendig, daß für eine Serie Schwesterschiffe bzw. Torpedoboote einmal die benetzte Oberfläche bis zur normalen Schwimmlinie errechnet wird. Die Vergrößerung oder Verminderung der benetzten Oberfläche ergibt sich ohne weiteres aus dem Produkt des Umfangs der betreffenden Schwimmebene mal Ein- oder Austauschung. Der Einfluß der Neigung der Spanten ist so gering, daß er im allgemeinen vernachlässigt werden kann. Der Umfang der betreffenden Schwimmebene ist bei

Torpedobooten nur rund 0,7 Prozent größer als die doppelte Länge der betreffenden Schwimmebene, die Verlängerung also so gering, daß sie im allgemeinen vernachlässigt werden kann.

Die Oberflächenvermehrung bzw. Verminderung bestimmt sich dann einfach durch das Produkt: „Doppelte Länge der Schwimmebene mal Ein- bzw. Austausch.“

Die nunmehr ermittelten Oberflächen, die bekannten I. HP. und v , in Formel I bzw. II eingesetzt, ergeben dann die gewünschten I. HP.₁ bzw. v_1 .

Beispiel: In dem oben angeführten numerischen Beispiel verringert sich unter Vernachlässigung der oben erwähnten 0,7 Prozent der Umfang von 128 m auf 127 m rund ($2 \times 63,5$), und die indizierten Pferdestärken von 6901 auf 6889. Die Differenz ist also nur 12. Das Resultat selbst 6889 I. HP. weist 7 I. HP. weniger auf, als tatsächlich erfahren worden ist (6896 I. HP.). Die Übereinstimmung ist also eine gute.



Literatur.

Aus meinem Leben. Aufzeichnungen des Prinzen Kraft zu Hohenlohe-Ingelfingen, weiland General der Artillerie und Generaladjutant Seiner Majestät des Kaisers und Königs Wilhelm I. — Zweiter Band: Flügeladjutant unter König Friedrich Wilhelm IV. und König Wilhelm I. 1856—1863. — Berlin 1905. — 7,50 Mark, gebunden 9,— Mark.

Trotz der nervösen Spannung, die auf dem öffentlichen Leben lastet, hat die königliche Hofbuchhandlung von C. S. Mittler & Sohn neuerdings eine Reihe von Memoirenschriften in Verlag genommen, und der Erfolg scheint ihr Recht zu geben. Mindestens die Erinnerungen des Prinzen zu Hohenlohe-Ingelfingen werden sehr viel gelesen, und der Zweck nachstehender Zeilen ist, auch den Leserkreis der „Marine-Rundschau“ ganz besonders darauf hinzuweisen. Diese Erinnerungen führen uns in eine noch gar nicht weit hinter uns und doch schon sehr fern liegende Zeit, als König Friedrich Wilhelm IV. mit einer langen Wagenreihe über die Apenninen fuhr, als im Kirchenstaat der Papst noch herrschte, und als der Karneval in Rom noch durch das Wettrennen der reiterlosen Pferde auf dem Corso seinen Abschluß fand. Friedrich Wilhelms IV. so sympathische Persönlichkeit wird dem Leser in einer Fülle von Einzelzügen menschlich näher gerückt, aber auch Wilhelm I. und die Konfliktzeit gewinnen hier eine Beleuchtung, die unjeren Heldenkaiser und die Männer, die ihm damals zur Seite standen, für unsere Erinnerung noch um vieles greifbarer, lebendiger und verehrungswürdiger gestaltet. — Zwei kleine Züge nehmen das Interesse der Marine in Anspruch. Als Friedrich Wilhelm IV. in den politischen Verwicklungen von 1859 ein preußisches Kriegsschiff an die italienische Küste beordert wissen wollte, auf das er sich gegebenenfalls zurückziehen könnte, mußte die Admiralität melden, daß ein solches erst in Monaten bereitgestellt werden könnte; Rußlands Marine mußte damals helfen. — Und das andere: Als im November 1861 unsere „Amazone“ verloren ging und ihr Untergang die öffentliche Meinung in Preußen aufs tiefste erregte, scheint davon in die Kreise, in denen Prinz Hohenlohe sich bewegte, kein Widerhall gedrungen zu sein, wenigstens haben wir in dem Buch, das den Referenten weit über die gewöhnlich verfügbare Zeit hinaus fesselte, keine Zeile gefunden, die dieses schmerzlichen Ereignisses Erwähnung täte. Die Marine hatte damals eben in jenen Lebenssphären noch keine Heimstatt gefunden.

40 000 Kilometer mit dem österreichischen Lloyd nach Ostasien und zurück, unter besonderer Rücksichtnahme auf Japan, und praktische Winte für Reisende nach Indien, China und Japan. Mit vielen Illustrationen. Von A. L. — C. Piersons Verlag, Dresden. — 155 Seiten. — Preis 2,— Mark.

Das kleine Buch bringt eine harmlose, aber liebenswürdig geschriebene Reisebeschreibung, die die Welt Ostasiens so schildert, wie sie sich dem von keiner Pflicht bedrängten Globetrotter in den Hafenplätzen und ihrer schnell erreichbaren Umgebung darstellen mag. Etwas mehr bietet es noch durch etliche Ratschläge über die beste Reisezeit und Angaben über Hotels, Verkehrsmittel und Preise an den besuchten Plätzen. Wer zum Globetrotten Geld und Muße hat, mag das kleine Buch vielleicht mit Nutzen zur Hand nehmen.

75 Tage an Bord des Kreuzers „Restaurador“. Von Kapitänleutnant Titus Türk. — Gebrüder Borchers, Verlagsanstalt, Lübeck. — Preis 60 Pfennig.

Das 27 Seiten starke, in zweiter Auflage erschienene Heftchen schildert mit gutem Humor die Wegnahme des venezolanischen Kreuzers „Restaurador“.

Im Verlage von A. Hartleben in Wien erscheint im 32. Jahrgang die Zeitschrift „**Neueste Erfindungen und Erfahrungen** auf den Gebieten der praktischen Technik, Elektrotechnik, der Gewerbe, Industrie, Chemie, Land- und Hauswirtschaft.“ Herausgegeben und redigiert unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner von Dr. Theodor Koller.

Jährlich erscheinen dreizehn Hefte zu je 60 Pfennig, der Preis des Jahrganges stellt sich auf 7,50 Mark. Die mit zahlreichen Illustrationen ausgestatteten Hefte dürften auch den Angehörigen der Marine mancherlei von Interesse bieten.

Die „**Reise- und Kriegsbilder**“, die Dr. jur. Burkhart Frhr. v. Erffa in seinen Briefen aus Deutsch-Südwestafrika niederlegte (besprochen Jahrg. 1904, S. 1171), sind mit einer Reihe bildlicher Beigaben im Verlage des Waisenhauses zu Halle a. S. in ihrem fünften und sechsten Tausend neu aufgelegt. Der Erlös des jetzt mit einem Preise von 2,— Mark (gebunden 2,50 Mark) ausgezeichneten Schriftchens ist zum Besten der deutschen Ansiedler in Deutsch-Südwestafrika bestimmt.

Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches und des preussischen Staates.

Von Dr. jur. P. Schubart, Geh. Seehandlungsrat a. D. (Nebst einem Abdruck der deutschen und der preussischen Verfassungsurkunde und des Allerhöchsten Erlasses vom 4. Januar 1882.) — Breslau, Wilh. Gottl. Korn. — 214 und 42 Seiten. — Preis gebunden 1,60 Mark.

ist in neunzehnter Auflage erschienen. Wir registrieren diese Tatsache mit dem Hinzufügen, daß die starke Benutzung dieser namentlich im Kreise der Vernenden sehr beliebten Schrift fast alljährlich eine neue Auflage nötig gemacht hat.

Die russischen Kämpfe um Recht und Freiheit. Von Prof. M. v. Neusner, Lehrer des russischen Staatsrechts. — Halle a. S. 1905. Gebauer-Schwetschke, Druckeret und Verlag m. b. H. — Preis 2,50 Mark.

Der Verlag von Gebauer-Schwetschke verbreitet keine Sensationsliteratur, auch Name und Stand des Verfassers sprechen wohl dagegen, daß es sich bei seinem Buche um ein sensationelles Machwerk handelt. Gehen wir davon aus, so müssen wir zu dem Ergebnis gelangen, daß im Innern Rußlands grenzenlos unerfreuliche Zustände herrschen müssen, die wohl kaum anders als in einer schweren Katastrophe Wandlung finden können. Prof. Neusner trägt offenbar mit sehr viel grelleren Farben auf als Wittichewsky, dessen Buch über Rußlands Zoll- und Handelspolitik wir kürzlich besprachen; mit diesem Vorbehalt glauben wir auch sein Buch der Beachtung unseres Leserkreises anempfehlen zu sollen.

Urkundliche Beiträge und Forschungen zur Geschichte des preussischen Heeres. Herausgegeben vom Großen Generalstabe, Kriegsgeschichtliche Abteilung II. — Siebentes Heft: **Die alte Armee von 1655 bis 1740.** Von Jany, Hauptmann im Großen Generalstabe. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 3,60 Mark.

Die „Urkundlichen Beiträge“, die über die Armee hinaus sicher dem lebhaftesten Interesse aller Freunde vaterländischer Geschichte begegneten, haben mit dem vorliegenden siebenten Heft eine höchst wertvolle Bereicherung erfahren. Das Heft behandelt die Zeit, in der die ursprünglich nur nach Bedarf und Gelegenheit gemorbenen Heerhaufen zuerst durch das „Kanton-Reglement“ Friedrich Wilhelms I. feste Heilmatsbeziehungen und dadurch ständige Formationen gewannen. Die beigefügten „Armeelisten“ geben einen guten Einblick in die — wenn der Ausdruck gestattet ist — Staatsverhältnisse jener Truppenteile und damit in die gesamten Zeitumstände, denen sie ihre Entstehung verdanken und aus denen sie zu erklären sind. Für die Marine von Bedeutung sind die mehrfach erwähnten „Marine-Regimenter und Kompanien“, offenbar Marine-Infanterie, die auf See und in den Forts der vom Großen Kurfürsten geschaffenen Handelskompanien Dienst zu tun bestimmt waren.

Die Mobilmachung von 1870/71. Bearbeitet von Lehmann, Wirklichem Geheimen Kriegsrat. — Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 1905. — Preis 6,— Mark.

Auf Grund des Aktenmaterials wird eine umfassende und zugleich außerordentlich knappe und übersichtliche Darstellung der denkwürdigen Mobilmachung von 1870, der Armierung der Festungen, des Eisenbahnaufmarsches, der Maßregeln zur Sicherung des Erlasses während des Krieges usw. gegeben. Ein äußerst interessantes und lehrreiches Werk.

Der russisch-japanische Krieg in seinen taktischen und strategischen Lehren. Von Major Löffler. 1. Teil: Vom Beginn des Krieges bis zum Ende des Jahres 1904. — Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 1904. — Preis 3,— Mark.

Das Werk ist eine Umarbeitung der von demselben Verfasser in den Vierteljahrsheften erschienenen einzelnen Aufsätze unter Berücksichtigung des inzwischen bekannt gewordenen weiteren Materials. Es handelt sich vor allem um eine kritische Betrachtung, um die für uns wichtigsten taktischen und strategischen Lehren aus dem Feldzuge zu ziehen. Es ist dies wohl zur Zeit die beste Bearbeitung der asiatischen Kriegereignisse.

Waffenlehre. Von Wille, Generalmajor z. D. — Berlin, Eisenhmidt. 1905. Drei Bände. — Preis 7,50, 9,—, 8,50 Mark.

Das bekannte, hervorragende Werk erscheint hiermit in dritter Auflage, ein Beweis für die Unentbehrlichkeit dieses umfassenden und doch übersichtlichen Handbuchs. Es ist nunmehr in drei Bände zerlegt, die Beigabe bildlicher Darstellungen ist wesentlich erweitert. Der 1. Band behandelt die Schieß-, Spreng- und Zündmittel, Handfeuerwaffen und Maschinengewehre; der 2. Band Geschütze nebst Schießbedarf und Fahrzeuge; der 3. Band die verschiedenen Gattungen der Artillerie und das Schießen. Es sei besonders auf den Abschnitt betreffend Schiffsartillerie und die in Anlage II enthaltene vergleichende Zusammenstellung der Küsten- und Schiffsartillerie der einzelnen Länder im 3. Bande hingewiesen. Die neue Auflage des Werkes wird sicher allseitig mit Freuden begrüßt werden.

Napoleon I. Eine Biographie von Fournier. 2. Band: Napoleons Kampf um die Welt Herrschaft. 2. Auflage. — Wien, Tempsky und Leipzig, Freitag. 1905.

Der vorliegende zweite Band des in zweiter Auflage erscheinenden Werkes umfaßt die Zeit von 1802 bis 1810. Es sei besonders auf die sehr interessante Behandlung der Frage hingewiesen, ob Napoleon ernsthaft im Sommer 1803 und später an eine Landung in England gedacht hat und wie diese Landung ausgeführt werden sollte (S. 61 u. ff.), bis schließlich Napoleon das ganze Landungsprojekt fallen ließ. Das Werk Fourniers kann wohl als die beste Napoleonbiographie bezeichnet werden.

Amerika, seine Bedeutung für die Weltwirtschaft und seine wirtschaftlichen Beziehungen zu Deutschland, insbesondere zu Hamburg. In Einzeldarstellungen. Mit zahlreichen Illustrationen und Karten. Herausgegeben von Dr. Ernst von Halle. — Verlag der Hamburger Börse, Hamburg 1905. 763 Seiten.

Den zahlreichen an dieser Stelle besprochenen Amerikabüchern hat sich neuerdings das oben benannte hinzugesellt, das wir ohne weiteres als das wertvollste und bedeutendste anzuerkennen bereit sind. Allerdings haben die Herren Bearbeiter, indem sie in diesem Buche eine Fülle statistischen und anderen wissenschaftlichen Materials zusammentrugen, damit auf die Lesbarkeit ihrer Schrift für einen weiteren Kreis verzichtet, und das Werk ist nur für diejenigen bestimmt und geeignet, die ihrem Gegenstande ein besonderes Interesse entgegenbringen und ihm ein eingehenderes Studium zu widmen willens sind. Wir nennen aus dem reichen Inhalt nächst dem Vorwort und der Einführung von Dr. Ernst von Halle den Aufsatz über „die Entwicklung des wirtschaftlichen Verkehrs zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten“ von dem gleichen Verfasser, ferner

„die Entwicklung der Schifffahrt zwischen Hamburg und den Vereinigten Staaten“ von Professor Thieß, Danzig, die Aufsätze über „die Konkurrenz in der Landwirtschaft“ von Dr. Kurt Wiedenfeld, „die Konkurrenz in der Industrie und deren Arbeiterverhältnisse und Trusts“ von Dr. L. von Wiese und Kaiserswaldau und über das „innere Verkehrsweisen“ von Dr. Alfred von der Leyen. Spezielle Abhandlungen sind außerdem den Staaten von Canada, Mexiko und Mittelamerika sowie Südamerika und dem Panamatanal gewidmet. Ein Orts-, Namen- und Firmenregister weist darauf hin, daß bei der Herausgabe des Buches vornehmlich auch an dessen Gebrauch in den Kreisen des Handels und der Industrie gedacht ist; eingehende Literaturnachweise sollen der Vertiefung in die einzelnen Gegenstände dienen. Die beigegebenen kleinen Photographien sind zur Erläuterung der Aufsätze nicht ohne Wert.

v. Lübbels Jahresberichte über die Veränderungen und Fortschritte im Militärwesen.

Jahrgang 1904. Herausgegeben von v. Belet-Marbonne, Generalleutnant z. D.
— Berlin, E. S. Mittler & Sohn. — Preis 11,50 Mark.

Das bekannte vortreffliche Nachschlage- und Handbuch auf allen Gebieten des Heerwesens hat im ersten Teil (Heerwesen der einzelnen Staaten) einige Beschränkung in dem vorliegenden Jahrgang erfahren müssen, um mehr Raum für die im dritten Teil enthaltenen Berichte über die kriegsgeschichtlichen Ereignisse im Somaliland, in Deutsch-Südwestafrika und im russisch-japanischen Kriege zu gewinnen. Der zweite Teil enthält in der bisherigen Weise die Berichte über Taktik, Festungs-, Pionier- und Verkehrsweisen, Handfeuerwaffen, Material der Artillerie und Trainwesen. Das Buch ist heute für jeden Offizier unentbehrlich.

Vierteljahrshäfte für Truppenführung und Heereskunde. 1905. 2. Heft. — Berlin, E. S. Mittler & Sohn. — Jährlicher Bezugspreis 15,— Mark.

Das Heft bringt sehr interessante Aufsätze vom General Frhrn. v. Falkenhäusen über „Marsch und Gefecht“, vom Oberstleutnant Frhrn. v. Freytag-Loringhoven über die „Russen in den Kriegen der Vergangenheit“, über den „Russisch-japanischen Krieg“ von Major Döfler, ferner eine sehr beachtenswerte Abhandlung über das neue französische Infanterieregiment sowie mehrere andere Aufsätze. Unterstützt durch vortreffliche Mitarbeiter und ein reiches Material bietet die Zeitschrift somit für die im Vordergrund des Interesses stehenden Fragen wichtige Beiträge.

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Herausgegeben vom großen Generalstabe. I. Aus dem südafrikanischen Kriege 1899 bis 1902. 3. Die Kämpfe in Natal nach dem Gefecht von Colenso. Übersicht über die Ereignisse im Oranje-Freistaat und Transvaal bis zum Herbst 1900. — Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 1905. — Preis 4,— Mark.

Mit dem vorliegenden Heft werden die Veröffentlichungen über den südafrikanischen Krieg abgeschlossen. Die für uns wichtigen militärischen Lehren, die aus diesem eigenartigen Kriege zu ziehen sind, werden in klarer Weise vorgeführt. Besonders sei auf den wichtigen taktischen Rückblick, mit dem das Heft schließt, hingewiesen.

Vom Kriege. Hinterlassenes Werk des Generals v. Clausewitz. 5. Auflage. — Berlin, Dümmler, 1905.

Die vorliegende fünfte Auflage des klassischen Wertes ist dadurch bemerkenswert, daß der Chef des Generalstabes Graf v. Schlieffen sie mit einer Einführung versehen hat. Der Schlußsatz daraus möge hier Erwähnung finden: „Schon einmal hat in den langen Friedenszeiten, die auf die Befreiungskriege folgten, das Buch »Vom Kriege« sehr wesentlich dazu beigetragen, in unserem Offizierkorps den Gedanken des wahrhaftigen Krieges lebendig zu erhalten, möchte der neuen Auflage des Wertes die gleiche heiljame Wirkung beschieden sein!“

Aufgaben der Aufnahmeprüfung für die Kriegsakademie 1905 mit Lösungen. — Oldenburg, Stalling. 1905.

Die vorliegende fachgemäße Bearbeitung der Aufgaben wird manchem, der sich zum Examen vorbereitet, willkommen sein.

Die bekannte **Kollektion Feller** ist durch ein neues Taschentörterbuch „**Français et Russo**“, bearbeitet von Leon Golschmann, bereichert worden, das zum Preise von 1,50 Mark im Verlage von W. G. Teubner erschienen ist. Die Fellerschen Wörterbücher genügen dem Bedarf bekanntlich insoweit, daß der gesamte Wortschatz der Verkehrssprache darin zu finden ist, während sie für seltene Worte, Provinzialismen und technische Ausdrücke im Stich zu lassen pflegen; außerdem besteht ein Fehler in ihrem kleinen Druck, der bei der Beleuchtung eines Eisenbahnwagens selbst für voll leistungsfähige Augen schwer zu entziffern ist. — Von diesen Mängeln abgesehen, sind die Bändchen von hervorragender Zweckmäßigkeit, und wir benutzen gern die Gelegenheit, auch auf die neueste Erweiterung der Kollektion hinzuweisen.

Im gleichen Verlage erschien als Zuwachs zu „Teubners kleinen Sprachbüchern“ unter dem Titel „**English Lessons**“ und bearbeitet von Professor Dr. Thiergen eine Anleitung zur Erlernung der englischen Sprache in Wort und Schrift, die hauptsächlich für den Bedarf des Reisenden bestimmt und zu diesem Zweck sogar mit einem Zeitplan von London, einer Münztafel und einigen Abbildungen ausgestattet ist. Der Preis dieses Werkchens beträgt 2,40 Mark. Nach einer Prüfung des Inhalts möchten wir das Werkchen, das schon nach kurzer Frist eine zweite Auflage erlebte, für recht praktisch halten.

Ludwig Pietsch: **Von Berlin bis Paris.** Kriegsbilder (1870/1871). Volksausgabe. Zweite Auflage (drittes Tausend). — Verlag von F. Fontane & Co. in Berlin. — Preis 3,— Mark.

Es scheint uns ein guter Gedanke, im gegenwärtigen Zeitpunkt, wo die Kriegsfackel im fernen Osten so furchtbar lodert, ein altes Buch neu zu beleben, das uns die eigene große Zeit und mit ihr die Schrecknisse, die wir Älteren zum Teil noch mit unseren Augen sahen, wieder lebendig ins Gedächtnis ruft. Ludwig Pietsch, den Seine Majestät der Kaiser im Glückwunschtelegramm zum 80. Geburtstag „Seines Vaters alten treuen Kriegskameraden“ nannte, ist als glänzender Erzähler zu wohl bekannt, als daß es nötig wäre, noch ein Wort zu seinem Kriegstagebuche hinzuzufügen. Wir möchten diese Volksausgabe als sehr geeigneten Zuwachs auch für die Mannschafsbibliotheken an Bord unserer Schiffe bezeichnen.

Verichtigung. In der Besprechung von Jane: „The Imperial Russian Navy“ (Matheft 1905, Seite 665, Zeile 19 v. o.) ist irrtümlich Stenzel als Verfasser von „Rußland, Die Flotte“ genannt worden; es muß heißen: Watsch.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amtes vorhanden.)

- * Auriol, Ch.: *La France, l'Angleterre et Naples de 1803 à 1806*. 2 Bände. — Paris 1904/05. Plon-Nourrit & Co. — 20,00 Mark.
- * Baylis, T. H.: *The true account of Nelsons famous signal*. — London 1905. G. Allen. — 6 d.
- Bradley, A. G.: *The fight with France for North America*. — London 1905. A. Constable & Co. — 3 sh. 6 d.
- * *Die Flotten der Welt*. — Berlin 1905. Voss & Rickardt. — 6,00 Mark.
- * Doumer, P.: *L'Indo-Chine française*. — Paris 1905. Vuibert & Nony. — 8,00 Mark.
- * Furse, G. A.: *A hundred years ago. Battles by land and by sea: Ulm, Trafalgar, Austerlitz*. — London 1905. W. Clowes & Sons. — 10 sh.
- * Kunz: *Die kriegerischen Ereignisse in den deutschen Kolonien im Jahre 1904*. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 1,00 Mark.
- * *Leitfaden für den Unterricht in der Navigation. Vierte Auflage*. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 11,00 Mark.
- * Peel, G.: *The friends of England*. — London 1905. J. Murray. — 12 sh.
- * René, C.: *Kamerun und die deutsche Tsadjee-Eisenbahn*. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 6,50 Mark.
- Robinson, A. G.: *Cuba and the intervention*. — New York 1905. Longmans, Green & Co. — 7 sh. 6 d.
- * *The Statesman's Year-Book 1905*. — London 1905. Macmillan & Co. — 10 sh. 6 d.
- * *Treatise on service ordnance*. 6. Edition. — London 1905. Harrison & Sons. — 10 sh.
- Trow, Ch. E.: *The old shipmasters of Salem*. — New York 1905. G. P. Putnam's Son. — 10 sh. 6 d.
- * Ulrich, R.: *Große Haverel*. 2. Auflage. — 2. Band: *Ausländische kodifizierte Rechte*. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 20,00 Mark.
- * Vignaud, H.: *Études critiques sur la vie de Colomb*. — Paris 1905. H. Welter. — 10,00 Mark.
- Wanka, J.: *Das Konsularwesen und die diplomatischen Missionen*. — Prag 1904. G. Neugebauer. — 1,35 Mark.
- Wanka, J.: *Seeposten in Deutschland und dem weiteren Auslande*. — Prag 1904. G. Neugebauer. — 1,00 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

- Probefahrtsergebnisse des englischen Panzerkreuzers „Carnarvon“. (U., Jahrg. 7, Nr. 16; Y., Nr. 1416 vom 29. 4. 05; N. G. vom 27. 4. 05.)
- Institution of naval architects. Strength of ships. (Eg. vom 21. 4., 28. 4. 05.)
- The Japanese armoured cruisers »Kasuga« and »Nishin«. (Eg. vom 21. 4. 05; N. M. R. vom 20. 4. 05; E. vom 28. 4. 05.)
- Model experiments on hollow and straight lines. (Eg. vom 21. 4. 05.)
- Marine gas engine. (E. vom 21. 4. 05.)
- Modern warships. (N. M. R. vom 20. 4. 05.)
- Stapelläufe von deutschen und britischen Werften Februar/März 1905. (H., 1905, Nr. 15, 16.)
- Le matériel naval. Cuirassés et croiseurs cuirassés. (A. Ma., 1905, Nr. 8.)
- Launch of the »Minnesota«. (A. N. J. vom 15. 4. 05.)
- Beitrag zur Geometrie der Schiffsförm. (S., Jahrg. 6, Nr. 14, 15.)
- Selbstschlußventile. (Ebenda.)
- Stapellauf. (S., Jahrg. 6, Nr. 14.)
- Die Dampfturbine als Schiffsmotor. (H., 1905, Nr. 17.)
- Schiffbau im 1. Quartal 1905. (Ebenda.)
- H. M. armoured cruiser »Antrim«. (Eg. vom 28. 4. 05.)
- The steam trials of H. M. S. »Devonshire«. (Ebenda.)
- The Japanese battleship »Kashima«. (S. A. Suppl. vom 22. 4. 05; N. L. J., Mai 1905.)
- The world's shipbuilding in 1904. (S. W. vom 11. 1. 05.)
- Protected cruisers. (N. M. R. vom 4. 5. 05.)
- Vergrößerung der Schiffsb Dimensionen. (D. M., Mai 1905.)
- »Connecticut«, »Louisiana« contest. (S. A. vom 29. 4. 05.)
- The development of the turbine. (N. G. vom 27. 4. 05.)
- Betrachtungen über Dampfrohrleitungen. (S., Jahrg. 6, Nr. 15.)
- Launch of the United States armoured cruiser »Washington«. (M. E., Mai 1905.)
- The stern post and heel-piece of warships. (Ebenda.)
- The reconstruction of the Turkish fleet. (Ebenda.)
- Electric steering. (Ebenda.)
- Betrachtungen über die Stabilität der Schiffe vom Gesichtspunkte der Praxis. (H., 1905, Nr. 19.)
- New American warships. (S. W. vom 10. 5. 05.)
- Engines of the French armoured cruiser »Dupetit-Thouars«. (Eg. vom 12. 5. 05.)

Artillerie, Waffengewesen, Pulver, Munition.

- Panzerbeschuss für die Schnellfeuerartillerie auf Schlachtschiffen und Panzerkreuzern. (M. S., 1905, Nr. 5.)
- Das sichere Funktionieren der Maxim-Maschinengewehre. (K. T., 1905, Nr. 4.)
- Armour-plate and projectile trials. (Eg. vom 28. 4. 05.)
- Disappearing coast-defense guns. (S. A. vom 22. 4. 05.)
- Gunnery efficiency in the navy. (N. M. R. vom 27. 4., 4. 5., 11. 5. 05.)
- Our naval guns. (N. M. R. vom 4. 5., 11. 5. 05; E. vom 5. 5. 05; Eg. vom 5. 5. 05.)

Marineschießdienst und seine Bedeutung. (U., Jahrg. 7, Nr. 17.)
 Armour-plate tests for the latest Japanese battleship »Kashima«.
 (S. A. Suppl. vom 6. 5. 05.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Submersibles et sous-marins. Les expériences de Cherbourg.
 (A. Ma., 1905, Nr. 7; I. R. A. F., Mai 1905.)
 Unterseeboote im amerikantischen Bürgerkriege. (P., Nr. 810.)
 Schuß der Schiffe gegen Torpedos und Minen. (S., Jahrg. 6, Nr. 14, 15.)
 British submarines. (N. M. R. vom 27. 4. 05.)
 The new B-type submarines. (S. W. vom 3. 5. 05.)

Küstenverteidigung, Landungen.

A study of attacks upon fortified harbors. (P. N. I., Vol. 31, Nr. 1.)
 Die Küstenbefestigungen der Vereinigten Staaten. (K. T., 1905, Nr. 4.)
 The best method for carrying out the conjoint practice of the navy and army
 in embarkation and disembarkation for war. (J. U. S. I., April/Mai 1905)
 Über den wirklichen Zustand der Befestigungen Port Arthurs beim Ausbruch des Krieges.
 (M. W., 1905, Nr. 53.)
 Der Schuß der Häfen gegen Torpedoangriffe. (M. Sb., 1905, Nr. 3.)

Maritime und militärische Fragen.

Der russisch-japanische Krieg. (M. W., 1904, Nr. 48, 49; Re. G. M., April 1905;
 N. M. R. vom 20. 4. 05; A. Ma., 1905, Nr. 7, 8; M. d. F., 1905, Nr. 16, 19;
 A. N. G. vom 22. 4., 29. 4., 12. 5. 05; O. L., 1905, Nr. 11, 12, 13, 14;
 Q. vom 16. 3., 16. 4., 1. 5. 05; A. B., 1905, Nr. 16, 17, 18, 19;
 D. A., 1905, Nr. 17, 19; U. S. M., Mai 1905; U., Jahrg. 7, Nr. 17;
 J. A. M., Mai 1905; T. i. S., 1905, Nr. 3.)
 The naval battle of Port Arthur. (N. M. R. vom 20. 4. 05.)
 The department of the navy. (P. N. I., Vol. 31, Nr. 1.)
 Die Belagerung von Port Arthur. (O. L., 1905, Nr. 12, 13.)
 Betrachtungen über den russisch-japanischen Krieg. (M. S., 1905, Nr. 5.)
 Die diesjährigen englischen Flottenmanöver. (Ebenda.)
 The first year of the war. A Russian critique of the present situation by sea.
 (J. U. S. I., April 1905.)
 The Russian volunteer fleet. (Eg. vom 28. 4., 5. 5. 05.)
 La prochaine bataille navale en Extrême-Orient. (Y., Nr. 1416 vom 29. 4. 05.)
 How the Port Arthur fleet was routed. (N. M. R. vom 27. 4. 05.)
 Porvenir naval de España. (Re. G. M., 1905, Nr. 3.)
 La Russie doit-elle continuer la guerre? (M. F., April 1905.)
 La guerre d'escadres et l'empire de la mer. (Ebenda.)
 Seetransporte von Militärpersonen. (D. O., 1905, Nr. 18, 19.)
 Le conseil supérieur de la marine et le comité technique. (M. d. F., 1905, Nr. 18.)
 The training-ship »Exmouth«. (Eg. vom 5. 5. 05.)
 Fleets Great Britain and foreign countries. (N. L. J., Mai 1905.)
 Die Ramme. Ihre Bedeutung als Kampfmittel im Seegefecht der Neuzeit.
 (M. Sb., 1905, Nr. 3.)
 Über das Militär-Vrieftaubenwesen in den verschiedenen Staaten. (M. A. G., 1905, Nr. 4.)
 Das chinesische Heerwesen. (I. R. A. F., 1905, Beheft 62.)
 Zur Kriegslage zur See in Ostasien. (D. O., 1905, Nr. 19, 20.)
 Les établissements français de la baie de Cam-Ranh. (A. Ma., 1905, Nr. 9.)
 Die militärische Bedeutung des Suezkanals. (N. M. B. vom 6. 5. 05.)

Marine- und Militärpolitik, Staatswesen.

- National service and home defence. (N. M. R. vom 20. 4. 05.)
 La marine au sénat. Un discours programme. (Y., Nr. 1415 vom 22. 4. 05.)
 The activities of Russia. (A. N. G. vom 22. 4. 05.)
 La marine au parlement. (M. d. F., 1905, Nr. 16.)
 American naval policy. (P. N. I., Vol. 31, Nr. 1.)
 The attitude of Germany. (A. N. G. vom 29. 4. 05.)
 Le budget naval de 1905 et les constructions neuves. (M. F., April 1905)
 Vers l'Angleterre. (Ebenda.)
 A retrograde admiralty. (A. N. G. vom 6. 5. 05.)
 Les grands conseils de la marine. (Y., Nr. 1417 vom 6. 5. 05.)
 Die Verteidigung Jndochinas — eine Seemachtfrage. (N. M. B. vom 6. 5. 05.)

Bildungswesen.

- Education in the navy. (N. M. R. vom 20. 4. 06; A. Ma., 1905, Nr. 9.)
 L'école navale. (A. Ma., 1905, Nr. 9.)

Werft- und Banbetrieb, Docks, Kanäle.

- The Panama Canal. (E. vom 21. 4. 05; Eg. vom 5. 5. 05.)
 The Baltic and Black Sea Canal. (E. vom 5. 5. 05.)
 New drydock Boston navy yard. (S. A. vom 29. 4. 05.)

Sanitätswesen.

- Die Insekten als Vermittler von Krankheiten. (P., Nr. 809, 810.)
 Le médecin sanitaire maritime en France et à l'Etranger.
 (Y., Nr. 1415 vom 22. 4. 05.)
 A proposed new health record. (P. N. I., Vol. 31, Nr. 1.)
 Le climat, les maladies et l'hygiène de l'Européen à Madagascar.
 (Q. vom 16. 4. 05.)
 Das Rote Kreuz im ostasiatischen Kriege. I. Rußland. (D. O., 1905, Nr. 17.)
 Service de santé à bord en temps de guerre. (A. M. N., 1905, Nr. 2.)
 Production, conservation et distribution de l'eau douce à bord du croiseur italien
 »Varèse«. (Ebenda.)
 Wie schützen wir uns gegen Malaria, Gelbfieber. (S. T. H., 1905, Nr. 5.)
 Die Tätigkeit der Marineärzte im Schutzgebiet Kiautschou. (O. L., 1905, Nr. 13.)
 Premiers secours aux blessés dans un combat maritime. (A. M. N., 1905, Nr. 3.)
 L'électricité médicale dans la marine. (Ebenda.)

Rechtsfragen.

- The rights of neutrals. (N. M. R. vom 20. 4. 05.)
 A propos de neutralités. (Y., Nr. 1415 vom 22. 4. 05.)
 The next Hague conference. (A. N. G. vom 22. 4. 05; T. f. S., Mai 1905.)
 Zum Strafenrecht englischer Kriegsschiffe. (H., 1905, Nr. 16.)
 Sur la neutralité. (M. d. F. vom 29. 4. 05.)
 Brisfenrecht und Asylrecht im Seekriege. (U., Jahrg. 7, Nr. 17.)
 Neutrals and Japan. (N. M. R. vom 4. 5. 05.)

Koloniale Fragen.

- Zur Kriegslage in Deutsch-Südwestafrika. (D. K. Z., 1905, Nr. 16, 18.)
 Die Aufstandsverluste und die wirtschaftliche Zukunft Südwestafrikas. (Ebenda.)
 Der Herero-Aufstand. (M. W., 1905, Nr. 54, 55.)
 Die Kämpfe des Obersten Deimling im Auob-Tal. (M. W., 1905, Nr. 60.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

- Amerikanische Motorboote. (D. Y., 1905, Nr. 19. 20.)
 Motor boats at Monaco. (E. vom 21. 4., 28. 4. 05.)
 The stability calculation for a modern sailing yacht. (M. E., Mai 1905.)

Geschichtliches.

- Classes of operations of the Continental navy of the American révolution.
 (P. N. I., Vol. 31, Nr. 1.)
 Ur en dagboksanteckning för år 1788. (T. i S., 1905, Nr. 3.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

- Flüssige Kohlenäure als Feuerlöschmittel. (H., 1905, Nr. 18.)
 Schutz des Kupfers und seiner Legierungen gegen die Zerstörung durch Seewasser.
 (Z., 1905, Nr. 18; E. vom 5. 5. 05.)
 Neue Signalmittel zur See. (E. A., 1905, Nr. 38, 39.)
 Die Ahlborn'schen Untersuchungen über Wasserwiderstände. (H., 1905, Nr. 15.)
 Submarine signalling. (Eg. vom 28. 4. 05; S. W. vom 3. 5. 05.)
 Nachtsignale. (H., 1905, Nr. 18.)
 The electric illumination of lighthouses. (E. vom 5. 5. 05.)

Nautische Fragen.

- How hydrographic charts are made. (S. A. vom 29. 4. 05.)
 Hydrologische Untersuchungen im europäischen Eismeer. (A. H., 1905, Nr. 5.)
 Ursachen der vertikalen Temperaturverteilung im Weltmeere. (Ebenda.)
 Haben Stöße, Erschütterungen, welche das Schiff erleidet, oder starke Schiffsbewegungen
 Einfluß auf den Chronometergang? (Ebenda.)
 Vereinfachung der nautisch-astronomischen Tafeln und Rechnungen. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschifffahrt.

- The training of sailors. (Eg. vom 21. 4. 05.)
 Les encouragements à la marine marchande dans les pays étrangers.
 (M. d. F., 1905, Nr. 16.)
 La navigation sur le Haut-Congo. (Q. vom 15. 4. 05.)
 Schwierige Schifffahrt auf dem Yangtse. (O. L., 1905, Nr. 12.)
 Inland waterways in 1904. (S. W. vom 11. 1. 05.)
 Die Hilfsflotte und die Flußschifffahrt der Hamburg—Amerika-Linie. (P., Nr. 811.)

Handels- und Verkehrswesen.

- Hamburgs Reederei, Schiffbau und Schifffahrt. (U., Jahrg. 7, Nr. 16.)
 The commerce of the United States. (Eg. vom 28. 4. 05.)
 Die deutsche Flagge in europäischen Ländern und Häfen. (H., 1905, Nr. 18, 19.)
 Chinas Außenhandel im Jahre 1904. (O. L., 1905, Nr. 14.)

Fischerei, Rettungswesen, Seemannfälle.

- Le naufrage du »Sully«. (A. Ma., 1905, Nr. 7.)
 Deutsche See- und Küstenfischerei 1903/1904. (M.S.V., 1905, Nr. 4.)



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

- A. B.** = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffsahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer. [graphie und Statistik.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des
M. Sb. = Morskoi Sbornik. [Seewesens.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific American.
S. A. Suppl. = Scientific American Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-
S. W. = The Shipping World. [Hygiene.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjøvæsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbefleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.

Die Herren Marineoffiziere

tragen besonders teure Uniformen und Effekten.

Unansehnlich gewordene Stücke brauchen nicht durch neue ersetzt zu werden,

sondern **verblüffend schön** wieder-
lassen sich herstellen.

== *Zahlreiche Anerkennungen, Preislisten kostenlos.* ==

„Oekonomie“,

Kunststätte für galvanische Erneuerung von Gold- und Silberstickereien usw. usw.

Inhaber:

E. Lazarus, Berlin C., Heiligegeiststraße 15.

Metallwerke Oberspree, G. m. b. H.

Neue Wilhelmstraße 1 **BERLIN NW7** Neue Wilhelmstraße 1

Façonstangen und -Drähte nach jedem Profil

wie:

Zierleisten, Treppen-, Winkel-, H-, T- und U-Schienen etc. etc.

aus: **Messing, Tombach, Kupfer, Aluminium,
Spreemetall, Phosphor- und Aluminiumbronzen**

Muntz- und Yellowmetall

Messing-, Kupfer-, Aluminium-Bleche

Drabtseile

Eisen- und Stahldraht

Telegramm-Adresse:
„Spreemetall Berlin“

Metallgießerei

Fernsprecher:
Amt I, Nr. 5635, 5636

SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

G. m. b. H.

Kriegs- und Schiffbautechnische Abteilung
BERLIN SW, Askanischer Platz 3.

Geschäftsstelle für elektrische Anlagen aller Art für Landheer, Festungen, Kriegs- und Handelsmarine und damit zusammenhängende Betriebe.

Vertreten

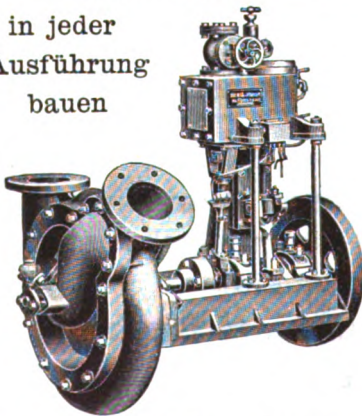
in HAMBURG, KIEL, BREMEN durch Hanseatische Siemens-Schuckertwerke,
in STETTIN, DANZIG, KÖNIGSBERG sowie in den grösseren Handelsplätzen
der Erde durch Technische Bureaux.

Ausführung ganzer elektrischer Schiffsanlagen. Spezial-Dynamos und -Motoren. Schiffswinden jeder Art. Ventilatoren. Umsteuermaschinen. Ruderantriebe. Scheinwerfer. Leuchtfeuer. Signallaternen. Wasserdichte Lampen, Schalter, Ansteckdosen, Abzweigdosen, Schalttafeln jeder Art. Automobile. Motorboote. Alle Arten Leitungen und Kabel. Isolationsmaterial für hohe Temperaturen.

Centrifugalpumpen

für Schiffe

in jeder
Ausführung
bauen



Menck & Hambrock
Altona-Hamburg No. 48.

Alfred Gutmann,
Aktiengesellschaft für Maschinenbau
Ottensen b. Hamburg

baut und empfiehlt bei kurzen Lieferzeiten

Hebezeuge aller Art



ALFRED GUTMANN A.G. OTTENSEN HEBEZEUGE ALLER ART

als: 18

Winden, Kräne, Aufzüge, Spills,
Morton-Slips, Paternoster-Werke
etc. etc.

für Hand-, hydraulischen oder elektrischen Betrieb.

Prospekte und Kostenanschläge frei.

SIEMENS & HALSKE

Aktiengesellschaft.

WERNERWERK, BERLIN - WESTEND.

Vertreten

in HAMBURG, KIEL, BREMEN durch Hanseatische Siemens-Schuckertwerke,
in STETTIN, DANZIG, KÖNIGSBERG sowie in den größeren Handelsplätzen
der Erde durch eigene Technische Bureaux oder solche der Siemens-Schuckertwerke.

Maschinentelegraphen. Rudertelegraphen.
Ruderlageanzeiger. Kesseltelegraphen.
Wasser- und luftdichte Alarmwecker.
Umdrehungsfernzeiger. Lautsprechende Telephone.
Temperaturmelder.
Spezialtypen von elektrischen Meßinstrumenten
für Schiffszwecke.
Röntgenapparate. Wassermesser. Injektoren.

Oberschlesische Kessel-Werke

B. Meyer

G. m. b. H.

Gleiwitz.

Wasserröhren-Dampfkessel.

Specialitäten:

1. **Circulations - Wasser - rohrkessel** bis 400 qm Heizfläche und 15 Atm. Betriebsdruck.
2. **Schiffskessel** jeder Art, als Cylinderkessel, engrohrige Wasserrohrkessel, D. R.-P. a, bis zu 400 qm Heizfläche und 20 Atm.
3. **Dampfüberhitzer** (D. R.-P. u. Auslandpat.) aus nahtlosen Rohrschlangen mit Querschnitt und Drall, mit eigener Feuerung oder eingebaut in die Kesselzüge, für alle Kesselsysteme verwendbar.
4. **Dampfkessel - Feuerungen** für jedes Brennmaterial, speciell rauchlose Feuerungsanlagen.
5. **Schweissarbeiten aller Art** als Röhren und Rohrfaçons bis 2 Mtr. Dmtr. **Schiffsmaterial** als Maste, Raanen, Gafeln, Flaggstöcke, Spieren, Davits u. s. w.

Sectional-Sicherheits-Kessel.



Schweissarbeiten aller Art.

Dampf-Ueberhitzer.

Für
Marinekadetten! Fähnriche! Einjährige!

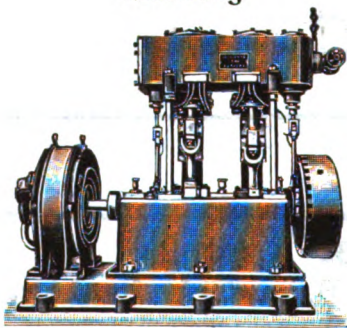
Wissenschaftliche Lehranstalt

(vorm. Dr. Schrader)

Düsternbrook Nr. 44 **KIEL** Düsternbrook Nr. 44

Ausführliche Prospekte durch die Direktion.

Otto Berner & Co.
Hamburg



**Schiffsbeleuchtung und
Dampfdynamos.**

Waffensammlern

empfehle

Zündnadel-Marinebüchse, Mod. 54, à M. 12,—,
Seebataillon-Gewehr, Mod. 60, à M. 12,—,
Seitengewehr dazu à M. 4,50, franz. Entersüßel und Enterbeile à M. 7,50; außerdem tausende andere Militärwaffen aller Zeiten.

Waffenlager Loll, Grünberg i. Schl. N.

== Lieferant der Kaiserlichen Marine. ==

**Telephon-, Signal- und Kommando-
Apparate** baut als Spezialität

Ernst Pabst,
Bellevue-Cöpenick bei Berlin.

B. F. Kuhlmann, Inh. Franz Kuhlmann,
Wilhelmshaven.

Mathematisch-mechanisches Institut für militärische Instrumente.

Anfertigung von Instrumenten aller Art nach Zeichnungen oder Angaben.

Kreis- und Längenteilungen.

Lieferant der Kaiserlichen Marine und anderer kaiserlicher und königlicher Behörden.

Die uns täglich zugehenden Anerkennungschriften und Nachbestellungen beweisen, daß unsere

Patent-Füllfeder „Klio“

infolge ihrer Vorzüge:

Verwendung jeder gewohnten Feder und Tinte, kann in jeder beliebigen Lage in der Tasche mitgeführt werden, Schmutzen gänzlich ausgeschlossen

tatsächlich die besten sind.

Preis 3 Mark per Stück.

Mit Selbstfüllvorrichtung (füllt und reinigt sich selbst)

Mark 5,— per Stück

„Klio“ mit feinsten 14 karätiger Goldfeder à Mark 7,—, 8,—, 9,—, 10,— u. 12,—, je nach Größe der Goldfeder.

Zahlreiche Anerkennungen:

Herr Professor A. Holz, Direktor des Technikums Mittweida, schreibt: Mit Ihrem Füllfederhalter „Klio“ bin ich in jeder Beziehung zufrieden.

Für d. Herren Offiziere d. Kaiserl. Russischen Heeres wurden innerhalb 3 Mon. 576 Stück nachbestellt.



Herr Dr. med. W. Wild, Stötteritz, schreibt: Mit Ihrem Füllfederhalter „Klio“ bin ich ausserordentlich zufrieden. — etc. etc.

Überall erhältlich, wo nicht direkt. Porto 20 Pfennig.

Wenn Sie uns durch Bekanntgabe der Adresse Ihres Schreibwarenlieferanten nachweisen, daß derselbe „Klio“ nicht führt, liefern wir Ihnen auf Wunsch ein Exemplar

4 Wochen zur Probe

portofrei unter Nachnahme, und zahlen wir, wenn nicht konvenierend, bei Rücksendung innerhalb dieser Zeit den Betrag zurück.

Prospekte über ca. 100 verschiedene Füllfederhalter gratis und franko.

Fabrik für Gebrauchsgegenstände G. m. b. H., Hennef (Sieg).

(Größte und leistungsfähigste Füllfederhalter-Spezialfabrik des Kontinents.)

Verlag der Königlichen Hofbuchhandlung von
E. S. Mittler & Sohn in Berlin SW 12.

Große Haverei.

Die Havariegrosse-Rechte der wichtigsten Staaten.

Herausgegeben von

Rudolph Ulrich,

General-Sekretär des Internationalen Transport-Versicherungs-Verbandes.

Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage
mitbearbeitet von

Dr. Paul Brüdern.

Soeben erschien:

II. Band:

Ausländische kodifizierte Rechte.

M. 20,—, gebunden M. 22.—.

Früher erschien:

I. Band: **Deutsches Recht.**

M. 10,— gebunden M. 11,50.



Elektrische Taschen- Lampen

in allen Preislagen

Trocken-
batterien,

prima Qualität

Export-

Füllbatterien, *das beste, was existiert*

Manufaktur Urania

Adolf Kirchhoff

Berlin-Schöneberg, Hauptstr. 17

Man verlange Katalog unserer Neuheiten gratis

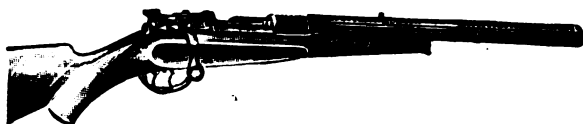


Bill-Brauerei A.-G.

Hamburg 27

empfeht
ihre aus bestem Hopfen und Malz gebrauten
Biere nach Pilsener und Münchener Art.
Besonders haltbare Exportbiere.

Emil Bartsch, Gewehrfabrik, Suhl Th. = Gegründet 1892 =



Ständige Lieferung in nur bester Qualität von: Drillingen, Büchs- und Doppelflinten, Repetiergewehren verschiedener Systeme und Kaliber, mit genau nach Regierungsvorschrift gearbeitetem Verschluss, Revolvern usw. usw.

Hackethaldrabt-Gesellschaft m. b. H.

HANNOVER



Isolierte Drähte und Kabel für Stark- und Schwachstrom
in jeder gewünschten Stärke und Ausführung.

Patentirte Spezial-Isolationen für Anlagen im Freien
und in säurehaltigen Räumen.

Hoher Durchschlagswiderstand. — Größte Flammensicherheit.
Besonders geeignet für elektrische Leitungsnetze an Meeresküsten, auf Werften, Schiffen usw., wo andere Isolationen durch die salzhaltigen Niederschläge der Seeluft innerhalb kurzer Zeit zerstört werden.

Beste Isolation für Tropen.

Prospekte, Referenzen und Muster an Interessenten gratis.



Erste und älteste Spezialfabrik

liefert zu

Erdbohrungen und Tiefbohrungen

alle Maschinen und Werkzeuge
zur Gewinnung von Wasser, Salzen, Ölen, Kohlen
etc.

zu Bodenuntersuchungen Handtiefbohr-Apparate

für 1 bis 30 Meter Tiefe

Katalog (deutsch, franz., engl., russisch) zu Diensten

Export nach allen Ländern

Telegramm-Adresse: Tiefbauwerk Nürnberg

A B C Code used.

Howaldtswerke-Kiel.

Schiffbau, Maschinenbau, Giesserei und Kesselschmiede.

Maschinenbau seit 1838 •• Eisenschiffbau seit 1865 •• Arbeiterzahl 2500.

Neubau und Reparaturen von Schiffen, Docks und Maschinenanlagen jeglicher Art und Grösse.

Spezialitäten:

Metallpackung, Temperatenausgleicher, Asche-Ejektoren, D. R. P. Cedervall's Patentschutzhülse für Schraubenwellen, D. R. P. Centrifugalpumpen-Anlagen für Schwimm- und Trockendocks. Dampfwinden, Dampfankerwinden. Zahnräder verschiedener Grössen ohne Modell.



Pepsin-Magen-Bittern
 $\frac{3}{4}$ l - Fl. M. 2.50,
 $\frac{3}{8}$ l - Fl. M. 1.40.

Pepsin-Likör „Jupiter“
 $\frac{3}{4}$ l - Fl. M. 3.—,
 $\frac{3}{8}$ l - Fl. M. 1.60.

Pepsin-Wein (für Leidende und Kinder)
 $\frac{1}{2}$ l - Fl. M. 3.—,
 $\frac{3}{8}$ l - Fl. M. 2.20,
 $\frac{1}{4}$ l - Fl. M. 1.60.

von
Ernst L. Arp,
Kiel,

sind die feinsten und kömlichsten Genußmittel der Gegenwart, ungemein appetitanregend und verdauungsfördernd und sollten überall getrunken werden.
 Vielfach prämiert. ~~~~~ Proben gratis.

Preise franko und einschli. Verpackung.

Zwölf prachttolle photographische Aufnahmen

mit den bekannten erstklassigen Voigtländerschen Kameras und Objektiven hergestellt, über die dem heutigen Hefte ein kurzer Auszug aus dem neuen Hauptkatalog beiliegt, enthält ein soeben von dieser gleichen Firma

Voigtländer & Sohn, A. G. in Braunschweig

herausgegebenes Musteralbum, welches in allen photographischen Kreisen das größte Interesse finden wird. Die darin gebotenen Aufnahmen sind nicht nur mustergültig, sondern von wahrhaft künstlerischer Vollendung. In gleicher Weise, wie ihren diesjährigen künstlerisch illustrierten Prachtkatalog, sendet die Firma Voigtländer auch dieses Musteralbum allen Interessenten gegen Einsendung von 25 Pf. für Porto und Verpackung umsonst zu, wenn auf diese Notiz Bezug genommen wird.



DÜRENER METALLWERKE ART.-GES.

in Düren, Rhld.,

**Giessereien, Walzwerke, Ziehereien,
Pressereien, Mechanische Werkstätten,**

empfehlen für den Schiffsbau und Schiffsmaschinenbau ihre
bewährten Spezial-Legierungen

Durana-Metall und Marine-Bronze

in Form von Stangen, Blechen, geschmiedeten, gepressten und gestanzten Gegenständen bis zu den grössten Gewichten für Kolbenstangen, Ventilspindeln, Kondensator-Platten und Rohre, Schrauben, Muttern, Bolzen, überhaupt für alle stark beanspruchten Maschinenteile, die aus seewasserbeständigem und nicht rostendem Material hergestellt sein müssen.



Zierleisten für Schiffstreppen.

Stangen und Drähte in Kupfer, Messing, Tombak, Phosphorbronze, Durana-Metall usw.

Gussstücke in allen Legierungen, roh und fertig bearbeitet.

Bestes Lager-Weissmetall für höchste Belastung und grösste Geschwindigkeit.

Blöckchen und Barren zum Selbstvergiessen und Ausschmieden.



Beschreibungen, Preislisten usw. auf Wunsch kostenfrei.

Ritter's Original-Patent automat. Dampfschmierapparat.

D. R. P.

Anerkannt vollkommener Apparat

D. R. P.

Enorme Ölersparnisse!

Enorme Ölersparnisse!



Für eincylindrige Maschinen.

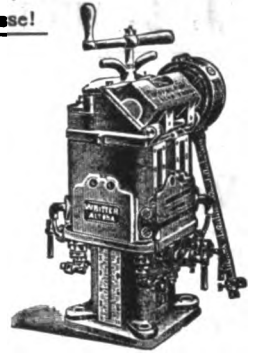
Nur echt, wenn mit meiner Schutzmarke.
Ueber 20000 im Betriebe bei der Kaiserl. Marine, den Königl. Staatsbahnen und Werkstätten, sowie den bedeutendst. Dampfschiffahrtsgesellschaften, Werften, Dampfmaschinenfabriken, Berg- u. Hüttenwerken etc.



RITTER

Eingetragene Schutzmarke.

Genaueste Regulirung und bei höchster Tourenzahl absolut sicher und geräuschlos arbeitend. — Elegante und sorgfältige Ausführung. — Keine zerbrechlichen Theile.



Vierstempelige Schmierpresse.

Spezialapparate mit 1, 2, 3, 4, 6 und 8 Stempeln für Lokomotiven, Heissdampfmaschinen etc.

Etabliert 1848.

W. Ritter, Maschinenfabrik, Altona.

Etabliert 1848.

Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft,

vorm. L. von Bremen & Co.,
mit beschränkter Haftung.

Rödingsmarkt 35 •• HAMBURG •• Rödingsmarkt 35.

Fabrik von Taucherapparaten aller Systeme.

Elektrische Lampen und Telephoneinrichtungen für Taucherapparate. — Atmungs- und Löschapparate für Feuerwehren, sogenannte Feuertaucher, Rauchschutzapparate zur Löschung von Schiffsbränden, für Schiffswerften und alle sonstigen industriellen Betriebe.

☛ Viele wichtige Neukonstruktionen. ☛ ☛ Zentrifugalpumpen und Dampfmaschinen jeder Größe. ☛

== Flaggen == Minuth, Berlin

Oranienstr. 181

Fernsprecher: IV. 7870

Die grössten Vorteile den Herren Offizieren, Marinebeamten, Deckoffizieren usw. bietet die Firma

Albrecht Költzsch, Dresden-Gruna

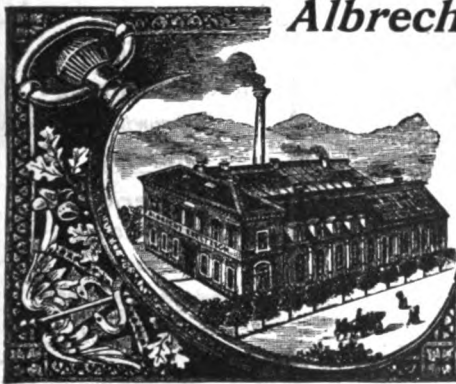
beim Bezuge von

**Uhren, Brillant-
und Goldwaren**

als Vertragsfirma

von 35 deutschen Beamten-Verbänden mit über 200000 Mitgliedern sowie als Lieferant des Deutschen Offiziervereins.

Illustr. Preisbuch gratis u. franko.
Auf Wunsch Zahlungs erleichterung.



J. E. Reinecker,



Chemnitz-Gablenz

Paris 1900: Grand Prix.

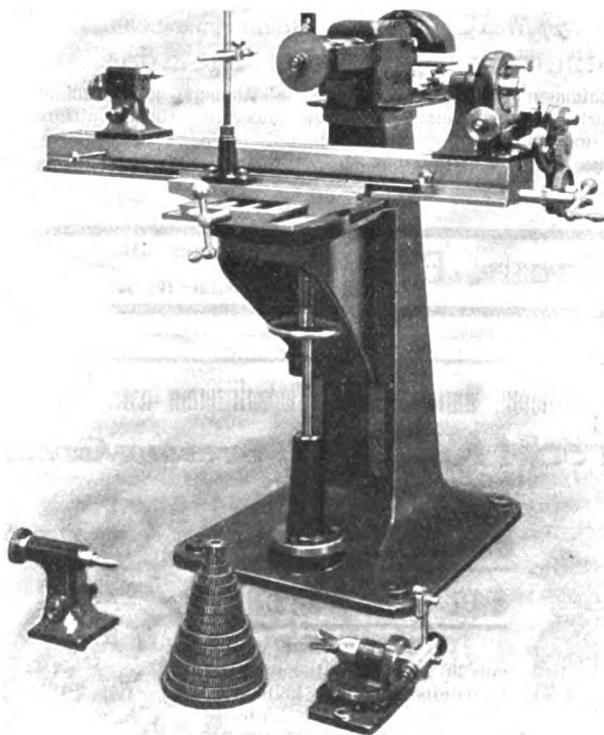
Werkzeuge: Gewindefräsewerkzeuge für alle Gewindefsysteme, Bohrwerkzeuge und Reibahlen, Bohr- und Klemmfutter, Lehren und Meßwerkzeuge, Mikrometerlehren, Richtplatten, Winkel, Lineale.

Fräser aller Art, namentlich hinterdrehte.

Werkzeugmaschinen: Fräsmaschinen aller Art bis zu den größten, Maschinen für die Fabrikation von Zahnrädern, Werkzeugschleifmaschinen, Rund- und Planschleifmaschinen, Dreh- und Bohrwerke, Drehbänke bis 600 mm Spitzenhöhe, Spezialdrehbänke für diverse Zwecke, Hinterdrehbänke bis zu den größten Dimensionen, Schraubenschneidmaschinen.

Komplette Einrichtungen

für die Fabrikation von Werkzeugen aller Art, wie Gewindebohrer, Reibahlen, Spiralbohrer usw., hinterdrehte Fräser aller Größen usw., sowie für die Herstellung von Stirn-, Schnecken-, Schrauben- und Kegelrädern wie auch Zahnstangen.



Werkzeug-Schleifmaschine Nr. 1a
mit Teil- und Spiralkopf.

Preisliste

über **Werkzeuge**
sowie

Katalog

über **Werkzeug-**
maschinen
und

Referenzliste

kostenfrei.

Internationale Schiffsbedarf-Gesellschaft

Carl Bödiker & Co.

Aktienkommanditgesellschaft.

Internationale Handelsgesellschaft m. b. H.

Carl Bödiker & Co.

Damburg, Bremen, Tientsin, Tsingtau, Swahopmund,
Windhuk, Karibib, Okahandja.

Wir liefern:

Proviant, Getränke aller Art,
ferner Zigarren, Zigaretten,
Tabak usw., sowie ganze
Messeausrüstungen

Preiskataloge, Prospekta, Anerkennungs schreiben, Kostenanschläge,
Bestellformulare und Telegraphenschlüssel stehen auf Wunsch zur
Verfügung.

Lieferanten:

Fürstlicher Hofhaltungen,
des Answärtigen Amts,
des Reichsamts des Innern,
des Königlich Preussischen Kriegs-
ministeriums,
der Kolonial-Regierungen,
der Kaiserlich Deutschen Marine,
der Königlich Preussischen Armee,
der Königlich Bayerischen Armee,
der Königlich Sächsischen Armee,
der Feldlazarette in Ostasien,
des Deutsch - Afrikanischen Expeditions-
korps,
der Ostafrikanisch. Eisenbahn-Expedition,
beider Marine-Verpflegungsämter,
sämtlicher Kaiserlichen Werften,
des Deutschen Schulschiff-Vereins,
des Deutschen Seefischerei-Vereins,
der Deutschen Südpolar - Expedition
1901 - 1903,
der Schwedischen Südpolar - Expedition
1901 - 1903,
der Schwedisch - Antarktischen Entsatz-
Expedition,
der Russischen Murman - Expedition,
1899 - 1904,
der Kaiserlich Russischen Marine,
der Französischen Marine,
vieler Polar- und Kolonial-Expeditionen;

ferner:

der Generalstabsmesse Seiner Exzellenz
des Herrn Generalleutnant v. Trotha,
der Stabsmesse des Gouverneurs von
Deutsch - Südwestafrika, Herrn Oberst
Leutwein,
der Stabsmesse des Kommandeurs des
Marine - Expeditionskorps, Herrn Oberst
Dürr,
der Südwestafrikanischen Schutztruppe,
der Feldlazarette in Deutsch - Südwest-
afrika,
der Gouvernementslazarette in Deutsch-
Ostafrika,
der Besatzungsbrigade in China.

Mungo will hierneben veranschaulichten,
wie hoch sich unser Umsatz an
Waren für Schiffs- und Militärbedarf
in 1902/1903 belief.

(Siehe auch unser Inserat
im Jahre 1903.)



1902

1903

Die von der Deutschen Südpolar-Expedition erübrigten und zurückgebrachten, mehr als 3 1/2 Jahre alten Konserven, welche im Auftrage der deutschen Regierung seinerzeit von uns geliefert wurden, erhielten auf der Weltausstellung in St. Louis dank ihrer Vorzüglichkeit und Haltbarkeit den „Grand Prix“. Diese höchste, überhaupt verliehene Auszeichnung ist die **einsige**, die einer deutschen Firma für genannte Artikel verliehen wurde.

Photographie!

Hervorragende Neuheiten 1905

enthält unser soeben erschienener
 == **Pracht-Katalog Nr. 28,** ==
 gegen 25 Pf. für Porto etc.
 Illustr. Katalogauszug Nr. 28 umsonst u. postfrei.
 reich illustriert, über

Voigtländers erstklassige Kameras

und Objektive

und steht auf Wunsch gegen Einsendung von
 25 Pfg. für Porto etc. kostenfrei zu Diensten bei



$\frac{1}{1000}$ Sekunde Belichtungsdauer mit
Voigtländers neuester **Klapp-Kamera**
 und **Voigtländers Collinear**
 Serie II, 13 $\frac{1}{2}$ cm, 1 : 5 . 4

Voigtländer & Sohn, A.-G., **Braunschweig.**
 Optische Anstalt,
 — Gegr. 1756. —

J. Godet & Sohn

Hofjuweliere Sr. Majestät
 des Kaisers und Königs

Friedrichstrasse 167 **BERLIN W8,** Friedrichstrasse 167

zwischen Behren- u.

Französische Strasse

== **Gegründet 1761** ==

== **Gegründet 1761** ==

Juwelen-Arbeiten i. feinsten Ausführung
 Eigene Werkstatt.

ff. Goldschmuck in modernem Stil
 Armbänder, Brochen, Ohrringe, Ringe, Colliers etc.
Hochzeitsgeschenke, Patengeschenke
 in grosser Auswahl.

Luxus-Artikel für Herren und Damen
 in Gold und Silber

Crayons, Flacons, Bonbonnières, Cigaretten-
 Etuis, Strohholz-Etuis etc.

Renn- und Ehrenpreise
 Becher, Pokale, Schreibgeräth etc.

Spezialfabrikation
 in Orden aller Länder.

Original und Miniatur



Arrangements von Orden
 an Ordensschnallen, Ordensketteln,
 Bandschleifen und Rosetten
 für Militär und Zivil.

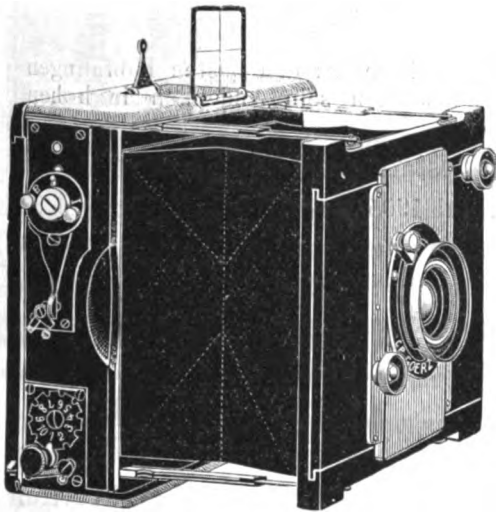
In Orden und Ordenssternen führen wir **nur eigene Fabrikate.** Die Orden-Arrangements werden, durch die lang-
 jährige Praxis, auf das sauberste und vorschriftsmässig hergestellt.

== **Abzeichen des Kaiserlichen Yachtklubs** ==

als: Kravattennadeln, Knöpfe etc.

Billigste Preis-Berechnung. ~~~~~ **Auswahlsendungen bereitwilligst.**

Goerz-Anschütz-Klapp-Camera mit Goerz-Doppel-Anastigmat.



Erstklassig, handlich, leicht. für Zeit- und Momentaufnahmen (bis zu $\frac{1}{1000}$ Sekunde) eingerichtet, gestattet mit Goerz-Tele-Einrichtung Fernaufnahmen. Auf Wunsch Ansatz zur Verwendung der Hinterlinse des Doppel-Anastigmaten.

Goerz-Triöder-Binocle Marineglas Pernox.

Prismen-Doppel-Fernrohr von höchster Lichtstärke.

Besug durch alle einschlägigen Handlungen und durch

Optische Eanstalt **E. P. Goerz** Aktien-Gesellschaft

Berlin-Friedenau 45.

London Paris

1/6 Holborn Circus, E. C. 22 Rue de l'Entrepôt.

New York

52 East Union Square.

Kataloge über photographische Apparate und Ferngläser kostenfrei.

Dittmar's Möbel-Fabrik



BERLIN C,

Molkenmarkt 6

Gegründet 1836

Haus für gute, billige Möbel, den Bedürfnissen
des gebildeten Publikums entsprechend.

Eigene Tischlerei. Eigene Tapeziererei und Malerei. Eigene maschinelle Holzbearbeitung und Bildhauerei.

Drucksachen und Kostenanschläge kostenfrei.

Nachruf.

Am 14. Mai d. Js. starb in Canton der Kaiserliche Oberleutnant zur See

Otto Engisch.

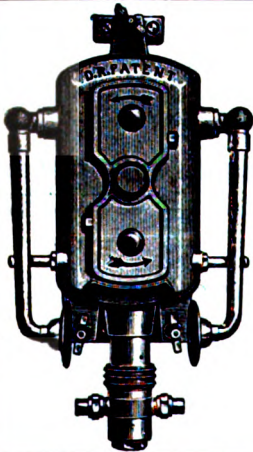
Wir betrauern tief den Verlust dieses zu den besten Hoffnungen berechtigenden jungen Offiziers und werden sein Andenken in hohen Ehren halten.

Im Namen der Marinestation der Nordsee.

Wilhelmshaven, den 15. Mai 1905.

v. Bendeman,

Admiral und Chef der Marinestation der Nordsee.



Fernsprechapparate für die Marine,

Fernsprechanlagen für Kais, Häfen, Werften und Küstenbefestigungen.

Lautsprechende Kommando-Apparate.

Kajüt-Telephonapparate.

Pat. Janus-Nebenstellen-System.

Aktiengesellschaft Mix & Genest,

Telephon- und Telegraphen-Werke,

Berlin W. — Zweigniederlassung in Hamburg.

Ein Fortschritt in der Milchkonservierung

ist die „Homogenisierung“ dieses unentbehrlichen Nahrungsmittels. Sie verhindert auf mechanischem Wege in vollkommener Weise jede Rahmausscheidung und ermöglicht den Genuß von

natürlicher Milch unter jedem Breitengrade.

Unsere homogenisierte Natura-Milch behält ihren natürlichen aromatischen Wohlgeschmack, ihre rein weiße Farbe und ihre gleichmäßig flüssige Beschaffenheit in jedem Klima, selbst



nach jahrelanger Aufbewahrung, und stellt das vollkommenste dar, was nach dem gegenwärtigen Stande der Technik in Dauermilch geboten werden kann.

In Kisten von 12 Dosen à 4 oder 2 Liter, 24/1 Liter und 48/2 Liter.

Natura-Milch-Exportgesellschaft Bosch & Co. in Waren (meckl.).

Bei
Verstopfung — Fettsucht

Bei
Hämorrhoiden



Bei
Hämorrhoiden

Gegen
Gallenstein — Gicht
„Angenehm, mild, prompt.“

Bei Apothekern, Drogisten und in Mineralwasserhandlungen in großen und kleinen
Flaschen erhältlich.

Verlag der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin SW12,
Kochstraße 68—71.

Soeben erschienen:

Rangliste
der
Kaiserlich Deutschen Marine
für das Jahr 1905.

Nach dem Stande vom 18. Mai 1905.
Auf Befehl Seiner Majestät des Kaisers und Königs.
Redigiert im Marine-Kabinett.

Preis: geheftet Mart 2,50, in Leinwandband Mart 3,25.

Rangliste
von
Beamten der Kaiserlich Deutschen Marine
für das Jahr 1905.

Nach dem Stande von Anfang Mai 1905.
Redigiert im Reichs-Marine-Amt.
Preis: geheftet Mart 2,—, in Leinwandband Mart 2,60.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Marine-Messen erhalten hohen Rabatt.

Patent-Strohalm-Zigaretten

Ganz neu!



Ganz neu!

Prinzess Victoria 5 Pf., Lutti 8 Pf., Palais 10 Pf.

Patent-Strohmundstück-Zigaretten

Weltberühmt!



Weltberühmt!

von 3 bis 10 Pf.



Egyptian Cigarette Company, Cairo



Inh. J. & L. Przedeczki.

Hoflieferanten und Hofzigarettenfabrikanten,
Lieferanten des Königl. Italienischen Staatsmonopols.

Berlin W., Passage (Kaisergallerie) 45/46.
Frankfurt a. M., Rossmarkt 15.

Grand Prix: Weltausstellung St. Louis 1904.

Bei Entnahme von 500 Stück 10% Rabatt.

Tel.-Amt: J. 4784, J. 2646.

Tel.-Adr.: Kruppin, Berlin.

Fried. Krupp Aktien- gesellschaft **Stahlwerk Annen**

früher F. Asthörer & Co.

ANNEN i. Westf.

Tiegel- und Martinstahl-Façongießerei.

Walzwerk, Façonschmiederei, mechanische Werkstätten.

Stahlformgußstücke aus Tiegelstahl oder Martinstahl für Schiffbau, Eisenbahnbedarf, Lokomotiv- und Maschinenfabriken, Walzwerke usw., roh gegossen und bearbeitet.

Besonderheiten: **Schiffs-Steven und -Ruder,**
fertig bearbeitet, in den **größten Abmessungen,**
Schiffsmaschinen-Fundament-Rahmen.



G. H. Thyen, Brake (Oldenburg)

Kesselschmiede **Schiffswerft** **Maschinenfabrik**

Trockendock 340 Fuß lang, 42 Fuß Schleusenbreite, 14 Fuß Wassertiefe.

Platz für 4 Schiffe zugleich. Dockbreite 100 Fuß.

Telegr.-Adr.: Thyen Brakeoldenburg. — Scotts Code. — Fernsprech-Anschluss No. 7.

Berndorfer Metallwaren-fabrik

Arthur Krupp

Alpaca-Silber-Bestecke und Tafelgeräte

für Ctitl. Admiral-, Kommandeur- und Offiziermessen!

Unverfilberte Alpaca- u. Zinnstahlbestecke

für Unteroffiziermessen und Mannschaftskantinen!

Rein Nickel-Kochgeschirre

für Küchenzwecke und Landexpeditionen!



Illustrierte Preislisten gratis und franko

durch

Berliner Niederlage Leipzigerstraße 101/102
und die Depots

in Kiel: in Wilhelmshaven: in Tübingen:

Jacob Banlen

Johannes Müller

E. Kroeber

Michael Isak

für die deutschen Kolonien auch durch
von Tippelskirch & Comp.

Böhler-Stahl

anerkannt **erstklassiges Fabrikat** von stets gleichmäßiger
Güte für Werkzeuge und alle sonstigen Verwendungszwecke mit

hoher Beanspruchung

liefert

Gebr. Böhler & Co.

Aktiengesellschaft

Frankfurt a. M.

Niddastraße 76.

Berlin NW.

Quitowstraße 24.

Düsseldorf

Karlstraße 84.

„Marina“

Deutsche Schiffsbedarf- & Export-Gesellschaft

mit beschränkter Haftung

Telegramm-Adresse:
Marina-Bremen.

Bremen.

Telegramm-Adresse:
Marina-Kiel.

Agentur in Kiel: Marienstrafse 35.

Beste Bezugsquelle

für

Ausrüstungen aller Art.

Zuverlässige Anlieferung bei eiligen Indienststellungen.
Schiffsmessen, Menagen, Kantinen und Expeditionen
bestens empfohlen.

Spezialitäten:

**Konserven für Tropengebrauch, Champagner und Schaumweine,
Export-Biere, Spirituosen, Mineralbrunnen.**

**Hervorragend preiswerte Zigarren, Zigaretten, Rauch- und Kau-
tabake in erprobter Tropenverpackung.**

Havana-Importen.

Die Gesellschaft ist zur Vorlage sachverständiger Kosten- und Bedarfs-
anschläge jederzeit bereit.

Der von der Gesellschaft herausgegebene

Kleine Privat-Telegraphenschlüssel (II. Auflage),

für Familien-Gebrauch besonders geeignet, steht den Angehörigen
der Kaiserlichen Marine kostenfrei zur Verfügung. Hauptvorzüge:
Kleines Format, reicher Inhalt, große Übersichtlichkeit und geringste
Telegrammkosten.

CORNELL UNIVERSITY
JAN 28 1905
LIBRARY.

Januar 1905.

Marine-Rundschau.

16. Jahrgang. 1. Heft.



Berlin.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung

Kochstraße 68-71.

Die „Marine-Rundschau“ erscheint monatlich einmal (für die Monate August–September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich *M.* 2,50. Einzelpreis der Monatshefte *M.* 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Redaktion.

Redaktion: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.

Verantwortlich: Geheimer Admiraltätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,

also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Richtigkeit für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Redaktion überlassen.

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Inhalt:

	Seite
Schiffbau und Schifffahrt im Zeitalter der Kartelle und Trusts. Von Marine-Oberbaurat Schwarz	1—28
Die Anfänge der englischen Seemachtstellung im Mittelmeer	29—43
Die Kommandotürme an Bord unserer Linienschiffe. (Mit 6 Abbildungen.) Von Kapitänleutnant v. Krosigk	44—60
Hygienische und wirtschaftliche Probleme in Kamerun. (Mit 2 Kartenskizzen.) Von Dr. Hans Ziemann, Marine-Oberstabsarzt und Regierungsarzt in Kamerun	61—72
Die VI. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft. (Mit 4 Abbildungen.) Von Marine-Baumeister Grauert	73—90
Die Denkschrift des Ersten Lords der englischen Admiralität. („Distribution and Mobilization of the Fleet.“) Vom 6. Dezember 1904	91—99
Rundschau in allen Marinen	100—132
Deutschland. S. 100. — England. S. 108. — Frankreich. S. 113. — Vereinigte Staaten von Nordamerika. S. 118. — Rußland. S. 126. — Italien. S. 129. — Japan. S. 130. — Griechenland. S. 132. — Österreich-Ungarn. S. 132.	
Literatur	133—137
Inhaltsangabe von Zeitschriften	138—142

— Anzeigen. —

Inserate, für die zweigespaltene Petitzelle oder deren Raum 30 Pfg., sind spätestens bis 26. jedes Monats an die Expedition der „Marine-Rundschau“, SW₁₂, Kochstraße 68, einzusenden.

Caesar Wollheim, Werft und **Cosel** bei Breslau 17.

Neubau und Reparaturen von Dampf- und Frachtschiffen aller Art.

MARINE

CALORICID

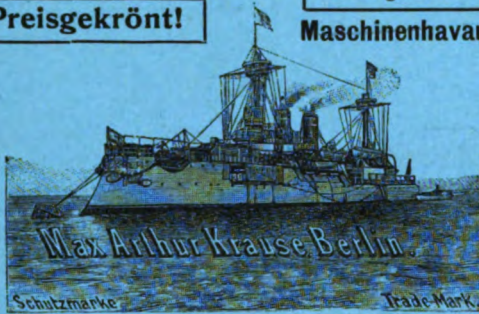
Geschützt d. d. Kaiserl. D. R.-Patent-Amt.

Preisgekrönt!

**Ermöglicht forcierte Fahrt ohne
Maschinenhavarie!**



Der Achsenbrand!



Abgekühlt! während d. Betriebes.

Verpackung und Versand von Caloricid!



1 Standard-Kiste = 40 Orig.-Fl. à 25 Kilo Inhalt = 1 Ton.
Telegraphische Bezeichnung: „Stock“.
Kleinere Packungen in 1/2, 1/4 Standard-Kisten.

**Schlüssel für teleg.
Bestellungen auf
Caloricid:**

Telegramm-Adresse:
Reformator Berlin.

1 Standard-Kiste =
1 Ton. = 40 Orig.-Fl. =

Stock

1/2 Standard-Kiste =
20 Orig.-Fl. = **Original**

1/4 Standard-Kiste =

10 Orig.-Fl. = **Rinaldo**

1/8 Standard-Kiste =
5 Orig.-Fl. =

Resultat

Verhindert:

Maschinenhavarie,
Betriebsstörungen, Kraft-
verlust, Heißlauf, Achsen-
brand, nutzlose Schmier-
und Brennstoff-
verschwendung, Feuer-
gefahr, Differenzen bei
Maschinenlieferungen.

Gewährt:

Absolute
Betriebsicherheit.

Bedingt:

Keinerlei Änderungen
der bisherigen Betriebs-
einrichtungen.

In Betrieb und Magazin stets Vorrat halten!



Rechtzeitige Beschaffung dringend empfohlen!

Silentium! Eine wichtige Nachricht vom Mars!



Internationale
Schiffsbedarf-
Gesellschaft

CARL BÖDIKER & ©
AKTIENKOMMANDITGESELLSCHAFT.

„Zur Vermeidung von Verwechslungen mit kleinen Firmen
bitte den Namen „BÖDIKER“ beachten.“

UNIVERSITÄT
28 1905
LIBRARY.



Februar 1905



Marine-Rundschau.



16. Jahrgang. 2. Heft.



Berlin.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68-71.



Die „Marine-Rundschau“ erscheint monatlich einmal (für die Monate August–September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich *M.* 2,50. Einzelpreis der Monatshefte *M.* 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zufstellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bezw. an diejenige Betriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsredakteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Redaktion.

Redaktion: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.

Verantwortlich: Geheimer Admiralsitätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,

also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Bietretung für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bezw. der Redaktion überlassen. Überlegungerecht sowie alle Rechte aus dem Geleße vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Inhalt:

	Seite
Die Grundlagen für die Wahl der Blockadeform. (Mit 5 Abbildungen.)	143—162
Über Schießübungen der Vereinigten Staaten-Flotte	163—169
Der wirtschaftliche Wert Koreas mit besonderer Berücksichtigung seiner Bedeutung für Japan. Von Kapitänleutnant Boy-Ed	170—189
Die Ein- und Ausgangshäfen des deutschen Seehandels. Von Ernst von Halle	190—208
Die deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1903/04	209—216
Friedrich Nagel. Ein Gedankwort	217—220
Meinungsaustausch über: „Die Kommandotürme an Bord unserer Linienschiffe.“ (Mit 1 Abbildung.)	221—225
Rundschau in allen Marinen	226—256
Deutschland. S. 226. — England. S. 233. — Frankreich. S. 241. — Rußland. S. 245. — Vereinigte Staaten von Nordamerika. S. 246. — Italien. S. 253. — Japan. S. 254. — Schweden. S. 255 — Dänemark. S. 255. — Türkei. S. 256. — Bulgarien. S. 256.	
Berschiedenes	257—261
Stapelläufe der Kriegsmarinen im Jahre 1904 (ausschließlich Torpedofahrzeuge). S. 257. — Die Flottenausgaben der Hauptseemächte im Verhältnis zum Seehandelsverkehr für das Jahr 1903. S. 261.	
Literatur	262—269
Inhaltsangabe von Zeitschriften	270—273

— **Anzeigen.** —

Inserate, für die zweispaltige Zeile oder deren Raum 30 Pfg., sind spätestens bis 26. jedes Monats an die Expedition der „Marine-Rundschau“, SW 12, Kochstraße 68, einzusenden.

Caesar Wollheim, Werft und Cosel bei
Rhederei, Breslau 17.

Neubau und Reparaturen von Dampf- und Frachtschiffen aller Art.

Der Kolbenbrand! **Enorme Kraftverluste!**
Schieberpfeifen! **Undichte Kolben**
Angefressene und riefige Cylinder, **„Ventile!“**
 Ungeeignetes **Cylinderöl**

**Kolben-
stangen**

**Maschinen
Bruch!
Betriebs-
Störungen!**

**Enorme Verschwendung an
Schmier- u. Brennstoff.**
Keine Frictionsspiegel!

Max Arthur Krause's **Spart Viel! Kraft!**
HEISSDAMPF **Zeit! Geld!**
Viscose **Preisgekrönt!**

reducirt die Reibungsverluste
auf ein **ideales Minimum**

Geschützt d.d.
Kaiserl.
D.R.P.
Amt

**Das
Beste!
Das
Billigste!**

Jeder
Versuch
überzeugt

*Technisch vollkommenste, erstklassige,
altbewährte, unübertreffliche Producte*

Max Arthur Krause
BERLIN-CHARLOTTENBURG.

Aus den Betriebs-Berichten:

... dafs sich das von Ihnen zur Schieber- und Kolbenschmierung der Heissdampf-
Lokomotiven gelieferte Heissdampf-Zylinderöl „Viscose 401“ bewährt hat.

Kgl. Eisenbahndirektion Berlin.

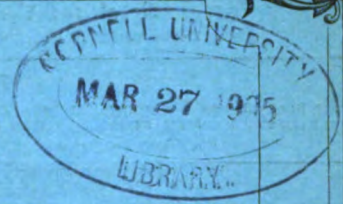


**Internationale
Schiffsbedarf-
Gesellschaft**

CARL BÖDIKER & ©
AKTIENKOMMANDITGESELLSCHAFT.

„Zur Vermeidung von Verwechslungen mit kleinen Firmen
bitte den Namen „BÖDIKER“ beachten.“

März 1905.



Marine-Rundschau.

16. Jahrgang. 3. Heft.



Berlin.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung

Kochstraße 68-71.

Die „Marine-Rundschau“ erscheint monatlich einmal (für die Monate August–September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich *M.* 2,50. Einzelpreis der Monatshefte *M.* 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bezw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsdepot — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Redaktion.

Redaktion: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.

Verantwortlich: Geheimer Admiralkitätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,

also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Vertretung für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bezw. der Redaktion überlassen.

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Inhalt:

	Seite
Die Entwicklung des Kriegrechts im allgemeinen und des Seekriegsrechts im besonderen. Von Karl v. Stengel, Professor der Rechte	275–294
Die Entwicklung Südafrikas und die Kap–Kairo-Bahn. (Mit 1 Karte.)	295–313
Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1903/04	314–324
Kohlendampfer und Kohlenstationen	325–329
Bericht des Abgeordneten Bos zum Haushaltsvoranschlage der französischen Marine für das Jahr 1905	330–338
Das Flottengesetz vom Jahre 1900 als Grundlage der weiteren Entwicklung der französischen Flotte	339–342
Der russisch-japanische Krieg. Fortsetzung zum Beiheft XV. Der Fall von Port Arthur. (Mit 1 Skizze.)	343–349
Die Entwicklung des Kiautschou-Gebietes im Jahre 1903/04. (Mit 2 Karten.)	350–356
Der Hanfische Geschichtsverein und die Geschichte der deutschen Seeschifffahrt. Von Prof. Dr. Dietrich Schäfer	357–360
Reinigungsaustausch. Einiges zu dem Aussag: „Idealismus und Mannschaftserziehung“.	361–364
Rundschau in allen Marinen	365–392
Deutschland. S. 365. — England. S. 371. — Frankreich. S. 376. — Rußland. S. 381. — Vereinigte Staaten von Nordamerika. S. 382. — Italien. S. 388. — Japan. S. 389. — Dänemark. S. 390. — Norwegen. S. 391. — Schweden. S. 391. — Bulgarien. S. 392.	
Literatur	393–400
Inhaltsangabe von Zeitschriften	401–405

— Anzeigen. —

Inserate, für die zweispaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pfg., sind spätestens bis 26. jedes Monats an die Expedition der „Marine-Rundschau“, SW12, Kochstraße 68, einzusenden.

Caesar Wollheim, Wertt und Cosel bei
Rhederei, Breslau 17.

Neubau und Reparaturen von Dampf- und Frachtschiffen aller Art.

Der Kolbenbrand! **Enorme Kraftverluste!**
Schieberpfeifen! **Undichte Kolben**
Angefressene und **„Ventile!“**
riefige Cylinder,
Kolbenringe, Ventile u
Kolben-
stangen

Ungeeignetes
Cylinderöl



**Maschinen
Bruch!
Betriebs-
Störungen!**

**Enorme Verschwendung an
Schmier- u. Brennstoff.**
Keine Frictionsspiegel!

Max Arthur Krause's **Spart Viel! Kraft!**
HEISSDAMPF **Zeit! Geld!**
Viscose **Preisgekrönt!**

Viscose

reducirt die Reibungsverluste
auf ein **ideales Minimum**

Geschützt d.d.
Kaiserl.
D.R.P.
Amt



**Das
Beste!
Das
Billigste!**

Jeder
Versuch
überzeugt

*Technisch vollkommenste, erstklassige,
altbewährte, unübertreffliche Producte*

Max Arthur Krause
BERLIN-CHARLOTTENBURG.

Aus den Betriebs-Berichten:

... das sich das von Ihnen zur Schieber- und Kolbenschmierung der Heißdampf-
 Lokomotiven gelieferte Heißdampf-Zylinderöl „Viscose 401“ bewährt hat.

Kgl. Eisenbahndirektion Berlin.



Internationale
Schiffsbedarf-
Gesellschaft

CARL BÖDIKER & ©
AKTIENKOMMANDITGESELLSCHAFT

„Zur Vermeidung von Verwechslungen mit kleinen Firmen
bitte den Namen „BÖDIKER“ beachten.“

April 1905.



Marine-Rundschau.

16. Jahrgang. 4. Heft.



Berlin.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68-71.

Die „Marine-Rundschau“ erscheint monatlich einmal (für die Monate August—September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsbediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Redaktion.

Redaktion: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.

Verantwortlich: Geheimer Admiraltätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,

also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Richtigkeit für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Redaktion überlassen.

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Inhalt:

	Seite
Einiges über Schiffsartillerie, Torpedos und Seeminen in der französischen Marine	407—415
Die Entwicklung des Kriegesrechts im allgemeinen und des Seekriegesrechts im besonderen. Von Karl v. Stengel, Professor der Rechte. (Fortsetzung und Schluß.)	416—440
Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1903/04. (Fortsetzung und Schluß.)	441—453
Die Insel Formosa mit den Pescadorez, ihre Geschichte, ihre strategische Bedeutung und ihre Entwicklung unter japanischer Herrschaft. Von Generalmajor a. D. C. von Zepelin.	454—466
Der Haushaltsvoranschlag der französischen Marine für das Jahr 1905 in der Kammer der Deputierten.	467—478
Der englische Marinetat 1905/06	479—493
Die zweite Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität über die Flottenverteilung vom 15. März 1905	494—497
Rundschau in allen Marinen	498—527
Deutschland. S. 498. — England. S. 506. — Frankreich. S. 512. — Rußland. S. 516. — Vereinigte Staaten von Nordamerika. S. 518. — Italien. S. 523. — Japan. S. 525. — Schweden. S. 525. — Norwegen. S. 527.	
Literatur	528—531
Inhaltsangabe von Zeitschriften	532—536

— Anzeigen. —

Inserate, für die zweispaltene Pettizeile oder deren Raum 30 Pfg., sind spätestens bis 26. jedes Monats an die Expedition der „Marine-Rundschau“, SW12, Kochstraße 68, einzusenden.

Caesar Wollheim, Wertt und Cosel bei
Rhederei, Breslau 17.

Neubau und Reparaturen von Dampf- und Frachtschiffen aller Art.

Der Kolbenbrand! **Enorme Kraftverluste!**
Schieberpfeifen! **Undichte Kolben**
Angefressene und **„Ventile!“**
riefige Cylinder,
Kolbenringe, Ventile u



**Enorme Verschwendung an
Schmier- u. Brennstoff.**
Keine Frictionsspiegel!

Max Arthur Krause's **Spart Viel! Kraft!**
HEISSDAMPF **Zeit! Geld!**
Viscose **Preisgekrönt!**



*Technisch vollkommenste, erstklassige,
altbewährte, unübertreffliche Producte*

Max Arthur Krause
 BERLIN-CHARLOTTENBURG.

Aus den Betriebs-Berichten:

... dafs sich das von Ihnen zur Schieber- und Kolbensmierung der Heifsampf-
 Lokomotiven gelieferte Heifsampf-Zylinderöl „Viscose 401“ bewährt hat.



Internationale
Schiffsbedarf-
Gesellschaft

CARL BÖDIKER & ©
AKTIENKOMMANDITGESELLSCHAFT.

„Zur Vermeidung von Verwechslungen mit kleinen Firmen
bitte den Namen „BÖDIKER“ beachten.“

CORNELL UNIVERSITY
MAY 26 1905
LIBRARY.

Mai 1905.

Marine-Rundschau.

16. Jahrgang. 5. Heft.



Berlin.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung

Kochstraße 68-71.

Die „Marine-Rundschau“ erscheint monatlich einmal (für die Monate August–September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an den Verlag Buchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Redaktion.

Redaktion: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.

Verantwortlich: Geheimer Admiraltätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,

also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Vertretung für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Redaktion überlassen.

Überlegungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Inhalt:

	Seite
Die drei Hauptbewerber auf dem Weltmarkt. Von Ernst von Halle	537—551
Rußland in Zentralasien und die englische Politik zur Gewinnung der Grenzgebiete Indiens. (Mit 1 Kartenskizze.)	553—571
Die Insel Sachalin. Von Generalmajor a. D. von Zepelin	574—590
Der Stand der Seeverteidigung Indochinas	591—599
Der Haushaltsvoranschlag der französischen Marine für das Jahr 1905 im Senat	599—612
Der russisch-japanische Krieg. (Fortsetzung zum Märzheft.) (Mit 1 Skizze.)	612—622
Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1905/06 im Kongreß	622—627
Die Frühjahrsversammlung der Institution of Naval Architects	627—633
Rundschau in allen Marinen	633—661
Deutschland. S. 633. — England. S. 638. — Frankreich. S. 648. — Rußland. S. 651. — Vereinigte Staaten von Nordamerika. S. 654. — Italien. S. 659. — Japan. S. 660. — Schweden. S. 660. — Türkei. S. 661. — Montenegro. S. 661.	
Literatur	662—677
Inhaltsangabe von Zeitschriften	677—683

Anzeigen.

Inserate, für die zweispaltige Petitzeile oder deren Raum 30 Pfg., sind spätestens bis 26. jedes Monats an die Expedition der „Marine-Rundschau“, SW₁₂, Kochstraße 68, einzusenden.

Caesar Wollheim, Werft und **Losel** bei
Rhederei, Breslau

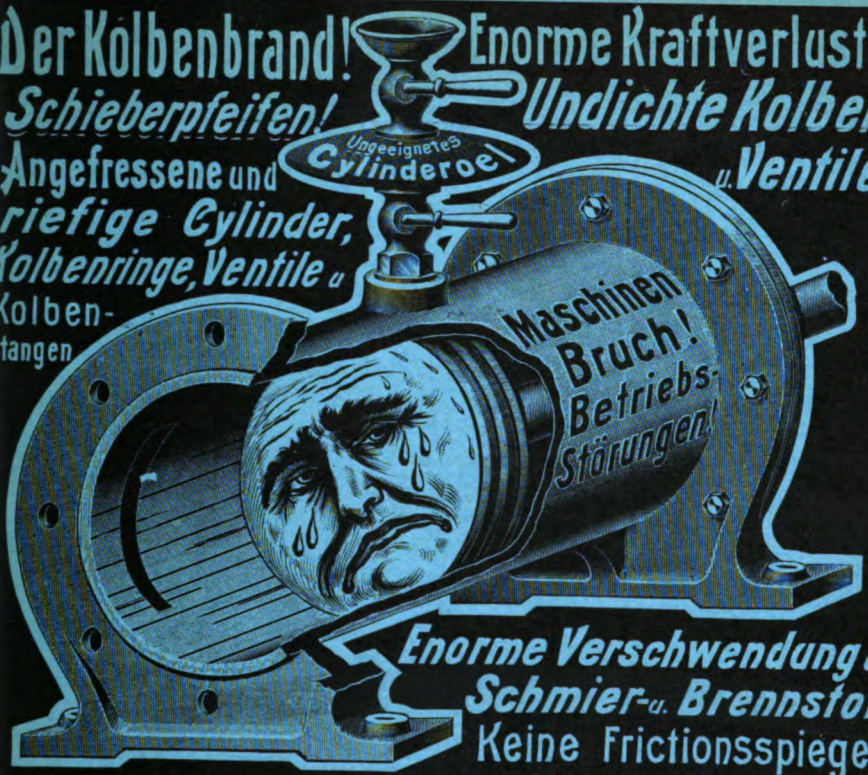
Neubau und Reparaturen von Dampf- und Frachtschiffen aller Art.

Der Kolbenbrand! Enorme Kraftverluste!
Schieberpfeifen! Undichte Kolben

**Angefressene und
 riefige Cylinder,
 Kolbenringe, Ventile u.
 Kolben-
 stangen**

Ungeeignetes
Cylinderöl!

„Ventile!“



**Maschinen
 Bruch!
 Betriebs-
 Störungen!**

**Enorme Verschwendung an
 Schmier- u. Brennstoff.
 Keine Frictionsspiegel!**

Max Arthur Krauses Spart Viel! Kraft!
HEISSDAMPF Zeit! Geld!

Viscose
 reducirt die Reibungsverluste
 auf ein **ideales Minimum!**

Viscose

Preisgekrönt!

Geschützt d.d.
 Kaiserl.
 D.R.P.
 Amt



**Das
 Beste!
 Das
 Billigste!**

**Jeder
 Versuch
 überzeugt**

*Technisch vollkommenste, erstklassige,
 altbewährte, unübertreffliche Producte*

Max Arthur Krause
 BERLIN-CHARLOTTENBURG.

Aus den Betriebs-Berichten:

... das sich das von Ihnen zur Schieber- und Kolbenschnmierung der Heißdampf-
 Lokomotiven gelieferte Heißdampf-Zylinderöl „Viscose 401“ bewährt hat.



Internationale
Schiffsbedarf-
Gesellschaft

CARL BÖDIKER & CO
AKTIENKOMMANDITGESELLSCHAFT.

„Zur Vermeidung von Verwechslungen mit kleinen Firmen
bitte den Namen „BÖDIKER“ beachten.“



Juni 1905.

Marine-Rundschau.

16. Jahrgang. 6. Heft.



Berlin.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung

Rochstraße 69-71.

Die „Marine-Rundschau“ erscheint monatlich einmal (für die Monate August—September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Bestellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Redaktion.

Redaktion: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.

Verantwortlich: Geheimer Admiralsratsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,

also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgeprochenen Meinungen und die Richtigkeit für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Redaktion überlassen.

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Geetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Inhalt:

	Seite
Was lehrt das Buch des Generals v. Clausewitz „Von Kriege“ dem Seeoffizier?	683—702
Der Stand der Unterseebootsfrage in der französischen Marine	703—705
Die Frage des Mannschaftsersatzes der französischen Marine	706—709
Eine Frage des Seestraßenrechts. Von Dr. iur. Kurt Perels, Privatdozent an der Universität zu Kiel	710—713
Der Übergang zum Rechtweisenden. (Mit 3 Figuren.)	714—718
Amerikanischer Schiffbau	719—725
Die drei Hauptbewerber auf dem Weltmarkt. Von Ernst von Halle. (Schluß.)	726—744
Songkong. Eine kolonial-hygienische Studie von Dr. Stephan, Marine-Stabsarzt im Reichs-Marine-Amt. (Mit 1 Textfigur.)	745—763
—	
Rundschau in allen Marinen	764—789
Deutschland. S. 764. — England. S. 766. — Frankreich. S. 774. — Rußland. S. 779. — Vereinigte Staaten von Nordamerika. S. 781. — Italien. S. 786. — Japan. S. 788. — Dänemark. S. 788. — Schweden. S. 789. — Norwegen. S. 789.	
Berschiedenes	790—805
Lord Brassey's »Naval Annual 1904«. S. 790. — Die Marinebudgets der Hauptseemächte für 1905. S. 797. — Zur Feststellung des Einflusses von Tiefgangsänderungen auf die Schiffsgeschwindigkeit. Von Marine-Baurat Voede. S. 802.	
Literatur	806—811
Inhaltsangabe von Zeitschriften	812—816

— Anzeigen. —

Inserate, für die zweispaltige Petitzeile oder deren Raum 30 Pfg., sind spätestens bis 26. jedes Monats an die Expedition der „Marine-Rundschau“, SW₁₂, Kochstraße 68, einzusenden.

Caesar Wollheim, Werft und Rhederei, Cosel bei Breslau 17.

Neubau und Reparaturen von Dampf- und Frachtschiffen aller Art.

Viscose

≡ spart!
≡ enorm!



≡ !, „Heureka
Viscose“! ≡

für

schwerste Drucklager!

Jeder Versuch überzeugt!

≡ **Unübertrefflich**
bestes Schmieröl für:

- Heißdampfmaschinen
- Gasmotoren
- Automobile
- Turbinen
- Luft-Kompressuren
- Eis-Maschinen
- Dynamos.



Max Arthur Krause

Chemische Fabrik

Berlin - Charlottenburg.

Aus den Betriebs - Berichten :

*... daß sich das von Ihnen zur Schieber- und Kolbensmierung der Heißdampf-Lokomotiven
gelieferte Heißdampf-Zylinderöl „Viscose 401“ bewährt hat. Kgl. Eisenbahndirektion Berlin.*



Internationale
Schiffsbedarf-
Gesellschaft

CARL BÖDIKER & CO
AKTIENKOMMANDITGESELLSCHAFT.

„Zur Vermeidung von Verwechslungen mit kleinen Firmen
bitte den Namen „BÖDIKER“ beachten.“



