278

BOIS (D.DU)
DEUTSCHLANDS SEEINTERESSEN
UND SEEMACHT.

LEMBAGA KEBUDAJAAN
INDONESIA

VI-174

PERPUSTAKAAN NASIONAL R.I
Tanggal 30-06-2010
Nomor Induk 867/PN-Museum/2010
9140760
1208047440

PERPUSTAKAAN NASIONAL

VI
325

Deutschlands Seeinteressen und Seemacht.

Von

Kapitän z. S. z. D. du Bois.

Berlin 1900.
Druck und Verlag der Norddeutschen Buchdruckerei und Verlagsanstalt,
SW., Wilhelmstraße 32.

BAT. GENOOTSCHAP VAN K.EN W.
PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

VI
375

Vorwort.

Bei dem großen Widerstreit der Meinungen, den die von den verbündeten Regierungen angekündigte Forderung einer weiteren Verstärkung der Kriegsflotte hervorruft, wird der an dem politischen Leben der Nation theilnehmende Deutsche das Bedürfniß haben, sich über den Umfang der See-Interessen seines Landes und die Nothwendigkeit eines stärkeren Flottenschutzes für dieselben ein eigenes Urtheil zu bilden. Beide Fragen sind nun zwar gerade in neuester Zeit in vielfachen Schriften oft sehr eingehend erörtert worden, aber die einen dieser Schriften sind sehr umfangreich; die anderen beschäftigen sich mehr nur mit einer der beiden Fragen, die andere nur streifend, und es findet nicht Jeder neben seinen Berufsgeschäften Muße und Zeit, sich aus ihnen zu unterrichten. Es soll deshalb in den folgenden Zeilen versucht werden, aus der neueren Literatur über die See-interessen und die Seemacht unseres Vaterlandes in möglichster Uebersicht und Kürze dasjenige zusammenzufassen, was zum richtigen Verständniß der schwebenden Frage der Flottenverstärkung nothwendig erscheint.

Januar 1900.

Der Gegenstand der folgenden Betrachtung soll die Frage sein: „Hat Deutschland die geplante Flotten-Verstärkung nothwendig oder nicht." Es leuchtet ein, daß ein klares Urtheil in dieser Frage nur gewonnen werden kann, wenn sie durchaus sachlich behandelt wird. So werden wir uns zunächst zu fragen haben:

1. Was soll geschützt werden, d. h. welches sind die Güter und Interessen Deutschlands über See?

2. Müssen dieselben durch eine starke Marine geschützt werden und genügt die Stärke der Marine nach dem Flottengesetz des Jahres 1898?

3. Wie stark muß die Marine sein?

Die erste Frage nun „welches sind die Güter und Interessen Deutschlands über See" läßt sich mit Hilfe der Statistik zahlenmäßig feststellen. Die Angaben darüber fußen in der Hauptsache auf der Denkschrift des Reichs-Marine-Amts aus dem Jahre 1897 „Die Seeinteressen des Deutschen Reichs" und dem Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen „Nauticus". Halten wir uns der Kürze halber an die Eintheilung der Denkschrift des Reichs-Marine-Amts, so sind getrennt zu erörtern:

1. Der Außenhandel besonders der Seehandel,
2. Die Seeschifffahrt,
3. Die Rhederei, Schiffbau, Hafenanlagen.
4. Die Hochseefischerei,
5. Die deutschen Kolonien,
6. Die deutschen Interessen über See.

Außenhandel.

Der Außenhandel umfaßt die gesammte Güter-Ein- und Ausfuhr über die Grenzen des Deutschen Reichs. Soweit diese Güter zur See über deutsche Häfen aus- und eingeführt werden, bilden sie besonders den Seehandel. Da jedoch nicht alle Güter, welche über die Landgrenzen des Reichs gehen, aus den Nachbarländern stammen oder in ihnen bleiben, sondern ihrem Ursprung oder ihrem Endziel nach überseeische sind oder werden, so fällt auch ein nicht unbedeutender Verkehr mit den Nachbarländern auf den Seehandel.

Der Außenhandel einschließlich Seehandel betrug nun im Jahre 1872 rund 6 Milliarden Mark und im Jahr 1898 9,4 Milliarden; er ist also in dem Zeitraum von 26 Jahren um 3400 Millionen Mark gestiegen. 1899 wird er auf 10 Milliarden kommen. Der Seehandel umfaßt von dieser Summe jedenfalls $^2/_3$, wahrscheinlich etwa 70 Proz. Danach würde sich der Werth des deutschen Seehandels für 1898 auf etwa 6,3, 1899 nahe an 7 Milliarden stellen. Es sei bei diesen Zahlen noch darauf aufmerksam gemacht, daß sie nur den Spezialhandel betreffen. Unter Spezialhandel versteht man in der amtlichen Statistik den Handel mit Waaren, die in den freien Verkehr eingeführt und aus dem freien Verkehr ausgeführt also thatsächlich im Wesentlichen im Inland verbraucht bezw. erzeugt werden und einen Theil des Veredelungsverkehrs. Der Generalhandel enthält dazu noch den gesammten Veredelungsverkehr, die Ein- und Ausfuhr auf bezw. von Niederlagen und die direkte Durchfuhr. Die deutsche Statistik verzeichnet den Generalhandel nur nach dem Gewicht; er hat sich schon im Jahre 1897 nach annähernder Berechnung auf mindestens 10 Milliarden Mark und davon der Generalseehandel auf etwa 7 Milliarden Mark belaufen.

Der Güteraustausch Deutschlands mit überseeischen Ländern hat also zu Anfang des vorigen Jahres den gewaltigen Werth von 6—7 Milliarden Mark erreicht und wächst jährlich um hunderte von Millionen.

Es würde über den Rahmen dieser Schrift hinausgehen, die ein- und ausgehenden Güter zu klassifiziren und ihre Bedeutung für die einzelnen Erwerbszweige nachzuweisen; aber es giebt kaum einen Zweig unserer Volkswirthschaft, der nicht mit dem Seehandel in mittelbarer oder unmittelbarer Beziehung steht und durch die Vernichtung des letzteren in seiner eigenen Existenz bedroht werden würde. Es sei nur erwähnt, daß mehr als 7 Millionen Menschen in unserem Vaterland ihren Unterhalt, sei es als Erwerbsthätige, sei es als Industriearbeiter, in der Verarbeitung eingeführter Rohstoffe finden, und wie diese in ihren Lebensbedingungen von der Aufrechterhaltung dieser Einfuhr abhängig sind, so ist wieder ein großer Theil anderer von der Ausfuhr der durch sie verarbeiteten einheimischen Rohstoffe abhängig. So entfielen z. B. im Jahre 1896 auf Rohstoffe, Halbfabrikate und Fabrikate der Landwirthschaft und der landwirthschaftlichen Nebengewerbe sowie auf eine Reihe anderer Waaren landwirthschaftlicher Herkunft rund 560 Millionen Mark der Ausfuhr. Dies ergiebt ein unmittelbares Interesse der Landwirthschaft an nahezu 1/6 der Ausfuhr und damit einem entsprechenden Theil des Seehandels.

Seeschifffahrt.

Diese großartige Entwickelung des deutschen Seehandels prägt sich natürlich auch in einer dementsprechenden Zunahme des Schiffsverkehrs in den deutschen Häfen aus.

Wenn wir bei dem Seeverkehr unterscheiden die Schiffsfahrt zwischen zwei verschiedenen Ländern, die eigentliche Seeschifffahrt und die Schifffahrt an den Küsten ein und desselben Landes, die Küstenschifffahrt, so finden wir, daß die erstere, die Seeschifffahrt von rund 50 000 in den deutschen Häfen verkehrenden Seeschiffen des Jahres 1872 auf 52 706 im Jahr 1895 gestiegen ist. Diese Zahl erscheint zunächst in Anbetracht des Zeitraums gering, trennt man jedoch die Dampfschiffe von den Segelschiffen, so kommt man zu anderen Schlüssen: Es haben sich nämlich die Dampfschiffe von 12 290 im Jahr 1872 auf 33 041 im Jahre 1895, also in 23 Jahren auf 20 751 Schiffe vermehrt; die Segelschiffe sind dagegen in derselben Zeit um 18 051 Schiffe zurückgegangen. Diese Verminderung der Segelschiffe ist aber von einem weit geringeren Verlust an Tonnage begleitet gewesen, als der Gewinn der Tonnage bei den Dampfschiffen beträgt. Während nämlich die Tonnage der Segelschiffe von 1872/95 um 80 Proz. fiel, ist diejenige der Dampfschiffe um 269 Proz. gestiegen, d. i. von 5,1 Millionen Tonnen auf 21,4 Millionen, also fast um das vierfache.

Diese Zahlen sprechen für die Blüthe der Seeschifffahrt in unseren Häfen. Der größere Antheil fällt hierbei auf das Nordsee-Gebiet; aber auch das Ostsee-Gebiet zeigt in der zweiten Hälfte dieses Zeitabschnitts eine erfreuliche Zunahme des Schiffsverkehrs. Wie überhaupt die gewaltigste Steigerung des Verkehrs auf die neueste Zeit und vorwiegend auf den Verkehr nach den außereuropäischen Ländern, namentlich Afrika, Asien und Australien fällt.

In der Küstenschifffahrt wurde die Zahl der Schiffe und Fahrzeuge 1873 auf 44 000 mit rund 2 Millionen Tonnen angegeben und 1895 auf 81 000 mit 6,5 Millionen Tonnage. Dies kommt gleich einer Vermehrung der Zahl um 84 Proz., der Tonnage um 233 Proz. Es ist dies nur

die Küstenschifffahrt zwischen deutschen Häfen ohne Unterschied der Flagge. Daneben besteht aber schon seit langer Zeit eine ganze erhebliche deutsche Küstenschifffahrt zwischen den Häfen anderer Länder und neuerdings ein ausgedehnter Verkehr deutscher Schiffe zwischen den Häfen verschiedener fremder Länder. So betrug 1898 die Zahl der Seereisen deutscher Schiffe mit Ladung zwischen außerdeutschen Häfen 22 000 mit rund 28,4 Mill. Reg.-Tonnen; wie denn Hamburg 1897 allein 11 369 Seereisen mit über 16,4 Mill. Reg.-Tonnen aufzuweisen hatte. Neuerdings ist fast die ganze südostasiatische Küstenschifffahrt, die früher vor den Engländern beherrscht wurde, in deutsche Hände übergegangen. Um über Küstenschifffahrt und Seeschifffahrt eine getrennte Uebersicht zu gewähren, mußte auf das Jahr 1895 zurückgegriffen werden, da für die letzten Jahre getrennte Angaben nicht zu erlangen waren. Die Zunahme des gesammten Schiffsverkehrs in den deutschen Häfen von 1895—98 ist jedoch zu bemerkenswerth, als daß sie hier nicht noch angeführt werden sollte. Während 1895 insgesammt 133 800 Schiffe mit 30,5 Mill. Tonnen in den deutschen Häfen verkehrten, stiegen diese Zahlen bis 1898 auf 174 300 Schiffe mit 35,5 Mill. Tonnen, also in 3 Jahren um 40 500 Schiffe mit 5 Mill. Tonnen.

Man vergegenwärtige sich, was es für unsern nationalen Wohlstand bedeuten würde, wenn die im Vorstehenden dargelegte gewaltige Waarenbewegung in und aus unseren Häfen plötzlich durch eine Blockade derselben ins Stocken geriethe; der deutsche Frachtenverkehr zwischen fremden Ländern unterbunden, und die deutsche Flagge von dem Erwerb auf dem Wasser durch einen übermächtigen Gegner verdrängt würde.

Die bisher für die deutschen Häfen genannten Zahlen umfassen den Schiffsverkehr aller Flaggen in denselben.

Zieht man denjenigen der deutschen Flagge heraus, so zeigt sich, daß sich der Schiffsverkehr unter deutscher Flagge einschließlich der Küstenschifffahrt von 1873 bis 1898 um 70 800 Schiffe mit 13,2 Mill. Tonnen vermehrt hat. Dies kommt gleich einer Vermehrung der Zahl um 117 Proz., der Tonnage um 220 Proz. Und es hat der deutsche Schiffsverkehr sowohl der Zahl als der Tonnage nach rascher zugenommen als der fremde; wie im Ganzen, so hat Deutschland auch allen einzelnen numerisch in Frage kommenden Mitbewerbern gegenüber die bei Weitem größte Zunahme zu verzeichnen.

Rhederei, Schiffbau, Hafenanlagen.

Dies führt zu der Entwickelung der deutschen Handelsflotte selbst und der mit ihr eng zusammenhängenden Gewerbe-Rhederei und Schiffbau. Ueber das Wachsthum unserer Handelsflotte seit der Gründung des deutschen Reiches läßt sich kurz Folgendes sagen:

Während dieselbe 1871 4500 Schiffe mit rund 1 Million Tonnen zählte, ist sie zwar bis Ende 1898 in Folge der starken Abnahme der Segelschiffe auf 3541 Schiffe gesunken, ihre Tonnage dagegen unter Zugrundelegung des alten Vermessungsverfahrens auf 1,9 Tonnen gestiegen und die Dampfschiffe haben von 150 auf 1225 zugenommen. Berücksichtigt man ferner die größere Leistungsfähigkeit des Dampfers gegenüber dem Segler, so stellt sich die thatsächliche Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte am 1. Januar 1899 auf fast 4 Millionen Tonnen gegen 1 Million 1871.

Während zu jener Zeit in der Reihe der Handelsflotten Deutschland erst an vierter Stelle stand (es folgten sich England, Vereinigte Staaten, Frankreich, Deutschland), ist es 1898/99 an die zweite Stelle aufgerückt, sofern man

KON. BAT. GEZANTSCHAP VAN K. EN W.

bei den Vereinigten Staaten die Schifffahrt der großen Binnenseeen jenes Landes außer Betracht läßt, und das Stärkeverhältniß der deutschen Dampferflotte zu derjenigen Englands hat sich von 1 : 16 auf 1 : 7 verbessert. Nach einer annähernden Berechnung des Materialwerths der gesammten deutschen Handelsflotte hat ihr Buchwerth Ende 1899 über 500 Millionen Mark betragen, ihre Neubeschaffung dagegen würde über 700 Millionen erfordern.

Dieser Buchwerth der deutschen Handelsflotte giebt einen ungefähren Begriff, mit welchen Werthen die Eigenthümerinnen dieser Flotte, die Rhedereien arbeiten. Wohl der größere Theil ihrer Betriebskosten bleibt im Land und fließt durch Ausrüstung, Bemannung, Verproviantirung, Instandhaltung der Schiffe u. a. m. in unendlich viele Kanäle, die Hundertausenden Arbeit und Verdienst zuführen; immer aber nur solange, als der Handel blüht und die Schiffe fahren. Schließt ein Feind unsere Häfen, dann steht das ganze Getriebe still. Man zählt gegenwärtig 417 größere Rhedereien; zu ihnen gehören die größten Schifffahrtsgesellschaften der Welt, die erste von allen, die Hamburg-Amerika Linie, welche die größte englische Rhederei, die Peninsular and Oriental Steem-Navigation Company noch um mehr als 90 000 Tonnen überbietet.

Wie sich in den letzten 25 Jahren der deutsche Schiffbau entfaltet hat, ist bekannt. Früher selbst abhängig vom Ausland, baut er jetzt für das Ausland auf den heimischen Werften und hat in den letzten Jahren Kriegsschiffe und Schnelldampfer ihrem Element übergeben, die das Beste sind, was der gesammte Welt-Schiffbau augenblicklich aufzuweisen hat, so daß selbst die Engländer, das erste Schiffbau treibende Volk der Welt, unserem Schiffbau ihre Hochachtung und Bewunderung über seine Leistungen nicht haben versagen können. In der Menge

der jährlich erbauten Schiffe dagegen steht der deutsche Schiffbau noch erheblich gegen den englischen zurück. Es gestaltete sich nämlich 1898 der Umfang des Baues von Handelsschiffen in den drei leistungsfähigsten Staaten, England, Deutschland und den Vereinigten Staaten folgendermaßen:

England	baute	761	Schiffe mit	1367570 Tonnen,
Deutschland	„	104	„ „	153147 „
Vereinigte Staaten	„	162	„ „	173250 „ .

An der Gesammtleistungsfähigkeit des Weltschiffbaues nimmt England allein mit 75,1 Proz. Theil. Von den 761 Schiffen hat es nur einen Theil für sich selbst gebaut. 147 Schiffe sind für das Ausland gebaut worden und haben dem englischen Volk eine hübsche Summe eingebracht. Man kann wohl sagen „dem Volk" und nicht dem Schiffbaugewerbe allein; denn dies Gewerbe kann nicht bauen ohne Material und das Material erzeugt es nicht selbst, sondern das liefern ihm der Bergbau, die Eisenwerke, der Holzhandel und viele andere kleinere Gewerbe, so daß auch hier von einem dem Seewesen dienenden Beruf viele befruchtende Fäden tief in das Land hineinlaufen. In der Deckung des eigenen Schiffsbedarfs und dem Bau für das Ausland hat der deutsche Schiffbau noch eine außerordentlich lohnende und volkswirthschaftlich bedeutende Aufgabe vor sich. So klein sein Antheil an dem Weltschiffbau noch ist, so hat er doch schon, allein durch den Bau von Kriegsschiffen für fremde Rechnung, in den letzten 5 Jahren etwa 100 Millionen Mark ins Land gebracht.

Hand in Hand mit der Entwickelung von Schiffbau und Schifffahrt haben sich in den letzten Jahrzehnten auch die Werft-, Dock- und Hafenanlagen unserer Seeplätze in großartiger Weise erweitert. Es ist bekannt, daß Hamburg, Bremen, Altona, Emden, Lübeck, Stettin,

Danzig und andere Seestädte ihre Häfen, den gesteigerten Bedürfnissen der Schifffahrt folgend, mit einem Aufwand von vielen 100 Millionen verbessert haben. Es stellt dies mit den erweiterten und neu entstandenen Schiffsbau-Werften und Nebenbetrieben eine bedeutende Summe nationaler Arbeit und nationalen Kapitals dar, wohl werth eines sicheren Schutzes gegen die Gefahr feindlicher Zerstörung.

Hochseefischerei.

Einer der jüngsten Erwerbszweige, der sich auf der See entwickelt hat, ist die deutsche Hochseefischerei. Im Vergleich freilich mit den Hochseefischereien anderer Staaten, steht sie fast noch in den Kinderschuhen. Deutschland hat noch in letzter Zeit innerhalb fünf Jahren über 350 Millionen Mark für eingeführte frische und zubereitete Seefische an das Ausland gezahlt; in der Hauptsache Nordseefische, die wir ebenso gut hätten fangen können. Aber unsere Hochseefischerei wächst stetig, sie nährt eine Menge Menschen, schafft dem Reich eine seegewohnte Küstenbevölkerung, der Kriegsmarine einen trefflichen Ersatz und wird hoffentlich dereinst unser Land in seinem Fischbedarf unabhängig machen vom Ausland.

Kolonien.

Wir gehen zu dem fünften Theil unserer Frage nach den Gütern und Interessen Deutschlands über See über, den Kolonien.

Die eigenartigen Geschicke Deutschlands bis zur Gründung des deutschen Reichs waren seiner kolonialen Ausdehnung ungünstig. Erst nach dieser Epoche konnten die Deutschen mit Erfolg in die Reihe der Kolonien gründenden Staaten treten. Die erste Bewegung dazu entsprang aus dem Volk, wurde von der Regierung unter-

stützt und stieß wiederum im Volk auf vielfachen Widerspruch. Aber heute sprechen für jene muthigen Männer, welche, in richtiger Erkenntniß der Nothwendigkeit kolonialer Ausdehnung, für ihr Vaterland unentwegt dies Ziel verfolgten, zu schlagend die Thatsachen, als daß nicht jedes unbefangene Urtheil ihnen recht geben und die Kolonialpolitik des Reiches billigen muß. Die Thatsachen sind in dem ausgesprochenen Bestreben der großen Staaten zu suchen, ihren Kolonialbesitz fortgesetzt zu erweitern und sich dadurch ein abgeschlossenes Interessengebiet zu verschaffen. Wir sehen dies von England, Frankreich, Rußland und neuerdings von den Vereinigten Staaten. Deutschland kann nicht anders als hier mitgehen. Wollte es sich von dieser Ausdehnungspolitik der großen Mächte ausschließen, so würde es, ohne eigene Absatzgebiete und auf den fremden nur geduldet, Gefahr laufen von dem Weltmarkt vollständig verdrängt zu werden. Es ist aber durch seine zunehmende Ausbildung zum Industriestaat in seinen ganzen Lebensbedingungen auf den Absatz seiner Güter nach überseeischen Ländern angewiesen und muß sich letztere offen halten.

„Es ist hier nicht der Platz, zu erörtern, ob der theilweise Uebergang unseres Vaterlandes vom Ackerbau zur Industrie gut oder nicht gut ist. Die Thatsache ist nun einmal da und ein vernünftiges Staatswesen muß mit ihr rechnen und danach handeln. Und ebenso wie es dem deutschen Güterumsatz seine Absatzgebiete gegen seine Mitbewerber sichern oder auch erweitern muß, so muß es sich auch für den überschießenden Theil der Volkskraft nach neuen Arbeitsgebieten umsehen. Bei der geographischen Lage Deutschlands sind dieselben aber nur über See zu gewinnen.

Einige Zahlen mögen dazu dienen, das Verhältniß des fremden Kolonialbesitzes zu demjenigen Deutschlands und den Nutzen, den die Mutterländer aus demselben

ziehen, zu beleuchten. Man zählt etwa 127 Kolonien, Schutzgebiete usw. auf der Erde, ihre Fläche beträgt 2/5 der ganzen Landfläche, ihre Bevölkerung ungefähr 1/3 der Bewohner der Erde. Von diesem auswärtigen Besitz gehört die Hälfte England, hinter England folgt Frankreich, aber in großem Abstand. Es hat an Land weniger als 1/3, an Bevölkerung weniger als 1/6 des englischen Besitzes. Die englischen, sowohl wie die französischen Kolonien beziehen durchschnittlich 40 Proz. ihrer gesammten Einfuhr vom Mutterland. Der deutsche Besitz beträgt 2,6 Millionen Quadratkilometer mit 9,4 Millionen Einwohnern. Im Verhältniß zu anderen Staaten ist dies zwar ein kleiner Besitz, doch ist er entwickelungsfähig und von steigendem Werth. Der Handel zwischen dem deutschen Zollgebiet und den Kolonien hatte 1896 einen Gesammtwerth von 25,6 Millionen Mark. Man zählt jetzt etwa 30 Gesellschaften, welche koloniale Unternehmungen bezwecken mit einem bekannten Aktienkapital von über 40 Millionen Mark. Eine der bedeutungsvollsten Erwerbungen ist die Kiautschou-Bucht. Nicht allein, daß diese Erwerbung Industrie, Handel und gewerblichen Unternehmungen ein ergiebiges Feld der Thätigkeit eröffnet, mit ihr hat auch Deutschland festen Fuß gefaßt in China und den dringend nothwendigen Stützpunkt in jenen Gegenden für seine Flotte gewonnen. Die Bedeutung und der Werth dieser Erwerbung für unsere volkswirthschaftlich-politischen Interessen in Ostasien verlangt allerdings auch, daß das Reich in die Lage gesetzt wird zur Wahrung derselben und zum Schutz von Kiautschou dauernd in jenen Gewässern ein starkes Geschwader zu halten. Was jetzt dort an Schiffen ist, kann nicht als solches angesehen werden.

Die deutschen Interessen über See.

Nachdem in den vorstehenden Zeilen nachzuweisen versucht worden ist, welche Summe von nationaler Arbeit und nationalem Kapital in Deutschlands Seehandel, seiner Schifffahrt, Handelsflotte und Hochseefischerei aufgespeichert ist bezw. beständig neu geschaffen wird, wie in allen diesen Erwerbszweigen Millionen Menschen ihren Lebensunterhalt finden und ihr Betrieb wiederum unzähligen anderen Gewerben reichlich Beschäftigung und Nahrung giebt, was sie beides ohne Seehandel und Schifffahrt gar nicht oder nicht in dem Maaße finden würden — sind noch die deutschen Interessen über See einer Besprechung zu unterziehen. Können jene Werthe und unsere Kolonien als die nationalen Güter bezeichnet werden, die zu schützen und zu erhalten das Reich das höchste Interesse hat, so sind die deutschen Interessen über See in weiterem Sinn in dem Deutschthum zu suchen, das sich dort über die ganze Erde ausgebreitet hat. Fast in allen überseeischen Ländern sind zahlreiche Deutsche ansässig, überall finden sich Niederlassungen und Faktoreien deutscher Kaufleute und Gewerbetreibenden. In den tropischen Gegenden befinden sich viele Plantagenbesitzungen in deutschen Händen. Deutsche Handelsniederlassungen mit bedeutenden Waarenlagern, große Geschäftshäuser, Fabriken giebt es unzählige. Neuerdings hat sich auch das deutsche Kapital mit bedeutenden Summen an dem Bau ausländischer Eisenbahnen betheiligt. Ein Beweis, wie das deutsche Geschäft im Ausland blüht, sind die deutschen Banken, die im Lauf der Zeit im Ausland entstanden sind. Man zählt deren z. Zt. vier, mit einem Aktienkapital von zusammen etwa 55 Mill. Mark. Eine Summirung, der auf diese mannigfache Weise im Ausland arbeitenden Geldwerthe ist schwer; doch sei es gestattet,

einige Zahlen darüber aus der Denkschrift des Reichs-Marine-Amts anzuführen. Es heißt in derselben:

Wie diese Interessen sich summiren, ist z. Zt. nicht vollkommen zu übersehen. Sachverständige Schätzungen geben indeß für einige Länder folgende Zahlen: In Guatemala sind 140 Millionen deutschen Kapitals an der Arbeit; davon 70 Millionen in Pflanzungen. In Mexiko 183,6 Mill. Dollars; in Venezuela 200 Mill. Mark; in Brasilien nicht unter 600 Millionen, vielfach in Industrie und großem Landbesitz angelegt. Chile wird mit 100 Millionen angesetzt, darunter 28 Millionen in Salpeterminen. Die deutschen Kapitalanlagen in Afrika kann man mit 100 Millionen ansetzen. Dies giebt für wenige Länder zusammen bereits $1^1/_2$ Milliarden Mark. Die Gesammtsumme des deutschen Kapitals in überseeischen Ländern dürfte sich auf ein Vielfaches dieses Betrages belaufen.

Betreffs Brasiliens sei noch bemerkt, daß in den südlichen Provinzen jenes Landes über 400 000 Deutsche und Deutsch-Brasilianer leben, die in regem wirthschaftlichen Verkehr mit Deutschland stehen und in großer Treue an ihrer alten Heimat hängen. Wir haben hier eine sehr ansehnliche Landfläche mit einer fast rein deutschen Bevölkerung und günstigsten klimatischen Bedingungen, die unbeschadet ihrer Zugehörigkeit zu einem fremden Staatswesen für die Erweiterung der deutschen Interessensphäre weite Aussichten bietet. Freilich, gehören dazu Seegeltung und Seemacht. Ob unser Vaterland beides in ausreichendem Maaße besitzt, soll in dem folgenden Theil dieser Arbeit den Gegenstand der Besprechung bilden.

Es liegt sehr nahe, daß so bedeutsame Interessen, wie sie doch thatsächlich das deutsche Reich über See zu vertreten hat, selbst im Frieden nicht des Schutzes durch

Kriegsschiffe entbehren können. Wo wir auswärtige Stationen haben, Ostasien, Südsee, Afrika, Südamerika und Westindien, da ist die Anwesenheit von Kriegsschiffen auch unbedingt nothwendig. Alle großen Seemächte sind in jenen Gewässern vertreten, und es würde dem Ansehen und der Stellung des Deutschen Reichs nicht entsprechen, wollte es seine Flagge fehlen lassen. Regierungen sowohl wie Bewohner jener Gegenden messen, je nach dem Grad ihrer Kultur und Zivilisation, die Macht der Staaten, mit denen sie es zu thun haben und deren Willen keine Beleidigung zu dulden, mehr oder weniger nur nach dem, was sie von diesen Staaten vor sich haben. Eine achtunggebietende Vertretung des Reichs durch seine Seestreitkräfte ist daher nützlich für die Erhaltung guter Beziehungen mit den Ländern jener Gegenden. Sie giebt dem deutschen Handel und Verkehr das ermuthigende Gefühl der Sicherheit und sie stärkt das Deutschthum. Nun können bei so ausgedehnten Interessen, die sich über die ganze Erde erstrecken, leicht mit anderen, in gleicher Richtung interessirten Staaten Spannungen oder selbst kriegerische Verwickelungen entstehen, in denen für das eigene Land eine um so größere Gefahr liegt, je weniger es dagegen gerüstet ist.

Deutschland muß bei dem Schutz seiner überseeischen Interessen mit solchen Möglichkeiten rechnen und muß die Stärke dieses Schutzes nach den Machtmitteln der stärksten der Seemächte bemessen, mit denen es in Verwickelungen gerathen kann. Was es zur Vertheidigung gegen diese braucht, das sichert es auch gegen die anderen. Die stärkste Seemacht ist nun ohne Frage England. Eine kriegerische Verwickelung mit ihm müßte ganz auf dem Wasser ausgefochten werden. Diese Thatsache würde England zu dem gefährlichsten Gegner machen, der unserem

Land erstehen könnte. Ein Kampf mit ihm wäre für Deutschland eine Existenzfrage und die Möglichkeit eines Konflikts gerade mit England ist heutzutage fast näher gerückt, als mit irgend einem anderen Staat. Mag die englische Regierung auch keine feindseligen Absichten hegen, in ihren Handlungen ist sie jedenfalls nicht immer freundlich gewesen, und das englische Volk verhehlt in seinen Führern auf kolonialem Gebiet, im Handel und der Industrie nur schlecht seine gereizte Stimmung gegen den ihm unbequemen deutschen Mitbewerber. Seit dem Niedergang der Hansa daran gewöhnt, für Deutschlands überseeische Bedürfnisse (in großem Maße) der Zwischenhändler zu sein, sieht der Engländer diese vortheilhafte Stellung für sich durch die Deutschen selbst verloren gehen, die ihn in kaum 25 Jahren durch eine gewaltige Kraftleistung eingeholt und sich in Industrie, Handel und Schifffahrt von seinem Uebergewicht frei gemacht haben. Er muß beobachten, wie der Deutsche in seinen Handelsunternehmungen und in gewerblicher Beziehung immer mehr an Boden gewinnt und ihm den Rang streitig macht. Man fühlt dies in England sehr wohl und hat es auch an Versuchen nicht fehlen lassen, dem deutschen Konkurrenten Hindernisse in den Weg zu legen, wenn man auch in deren Wahl nicht immer glücklich gewesen ist. Es ist ja bekannt, wie fatal z. B. das „made in Germany" gegen seine eigenen Urheber gewirkt hat; aber solche Mißerfolge führen den Engländern nur noch mehr vor Augen, wie ihre Vorherrschaft auf allen Gebieten überseeischer Unternehmungen von den Deutschen bedroht wird. So wenig wie dies den Deutschen bestimmen kann noch darf, von seinem friedlichen Wettbewerb abzustehen, so erklärlich ist es, wenn sich bei seinem englischen Vetter schließlich das Verlangen ausbildet, diesen gefährlichen Konkurrenten unschädlich zu machen. Es haben aber große Staaten bis jetzt noch niemals, und

werden wohl auch niemals Bedenken tragen, das Recht des Stärkeren zu üben, wenn es ihr Vortheil zu erheischen scheint. Die allerneueste Geschichte bietet in dem spanischen Kriege, dem Faschoda- und Maskat-Fall, der Samoa-Frage und gegenwärtig in dem Burenkrieg recht drastische Beispiele dafür. Diese neuesten Begebenheiten sind eine sehr ernste Lehre, wie Völker von der See weggefegt werden, wenn sie auf ihr wehrlos sind und welchen Demüthigungen sich große, mächtige Staaten aussetzen, sorgen sie nicht für ihre nöthige Seegeltung. Dieses Mal hat uns noch eine weise und kraftvolle Politik der Regierung aus der mißlichen Lage in Samoa mit Ehren herausgezogen, aber Niemand wird doch glauben wollen, daß auf dieser Welt Recht ohne Macht immer recht behält!

Die deutschen Interessen begegnen sich mit den englischen so vielfältig, daß bei aller Friedensliebe und freundschaftlichen Beziehungen beider Staaten zu einander neue Schwierigkeiten keineswegs ausgeschlossen sind. Jetzt steht England im Begriff, durch unsere afrikanischen Schutzgebiete Telegraphen und Eisenbahnen zu legen; es haben sich englisch-deutsche Gesellschaften in Südwest-Afrika und Kamerun gebildet; englisches Kapital und englische Unterthanen werden also in mannigfacher Weise in deutschen Kolonien arbeiten. Es kann nicht ausbleiben, daß damit bedeutende englische Interessen in die deutschen Schutzgebiete getragen werden. Hat Deutschland nicht nur den Wunsch, sondern auch die Macht, Herr im eigenen Hause zu bleiben, so ist dagegen nichts einzuwenden; aber wenn es diese Macht nicht hat, wer steht ihm dann dafür, daß sich nicht ein zweiter Cecil Rhodes oder Joseph Chamberlein findet, die auf seinem Grund und Boden eine ähnliche Methode englische Interessen zu vertreten, in Szene setzen, wie es jetzt die Buren in Transvaal mit ihren Nachbarn erleben

müssen? Nun können wir dessen gewiß sein, wird Deutschland in einen Krieg mit England getrieben, einen Krieg den es nur auf der See ausfechten kann, dann wird England auch von seiner erdrückenden Uebermacht den gründlichsten Gebrauch machen, und je schwächer Deutschland zur See ist, desto weniger wird es in solchem Kampf auf Bundesdenossen zu rechnen haben. Was zu demselben aber gegenwärtig das Reich an schwimmenden Streitkräften aufbieten könnte, würde zu schwach sein für einen glücklichen Ausgang. Nach dem Flottengesetz von 1898 soll die heimische Schlachtflotte bestehen aus 2 Geschwadern zu je 8 Linienschiffen, einem 17ten Linienschiff als Flaggschiff des kommandirenden Admirals und den nach taktischen Regeln zusammenzusetzenden Aufklärungsgruppen für die 6 große und 16 kleine Kreuzer bewilligt worden sind; ferner einer Anzahl in Flottillen zusammengestellter Torpedoboote. Die anderen noch bewilligten Flottentheile d. h. 2 Divisionen zu je 4 Küstenpanzerschiffen und 3 große, 10 kleine Kreuzer für den Auslanddienst können zunächst außer Betracht gelassen werden; denn die Entscheidung liegt, wie für den Landkrieg bei den Feldarmeen, so für den Seekrieg bei der Schlachtflotte von Linienschiffen. Ist diese geschlagen und es ist keine zweite mehr aufzustellen, dann können ihre Trümmer und die für die Küstenvertheidigung bestimmten Schiffe den Kampf wohl noch einige Zeit hinhalten, aber an seinem Ausgang ändern sie nichts mehr.

Die anderen großen Seemächte haben etwa zu derselben Zeit, zu der Deutschland die bewilligten 17 Linienschiffe fertig haben wird, an Linienschiffen bereit:

England	69 Schiffe	mit 796 000	Tonnen
Frankreich	39 „	„ 370 000	„
Rußland	24 „	„ 263 000	„
Nordamerika	17 „	„ 186 000	„

Greifen wir aus dieser Reihe die stärkste Seemacht, England mit seinen 69 Linienschiffen heraus und nehmen wir auch an, daß es von diesen nur $\frac{2}{3}$ gegen uns verwenden kann, daß es das andere Drittel zur Wahrung seiner vielseitigen Interessen im Mittelmeer, Nordatlantik und auf anderen Stationen nothwendig braucht, so stehen noch immer der einzigen deutschen Schlachtflotte von 17 Linienschiffen und 2 Linienschiffen Materialreserve (durch das Flottengesetz als solche bewilligt) 46 englische gegenüber, gleich 2 Schlachtflotten zu je 17 Linienschiffen und noch 12 Schiffen zur Deckung von Verlusten. Die Kaiserliche Marine kann nun wohl ohne Ueberhebung von sich sagen, daß sie auf einer hohen Stufe der Ausbildung steht, daß sie in zielbewußter Flottenführung und Flottenverwendung vielleicht jede andere Marine übertrifft und sie wird sich tapfer schlagen, aber solcher Uebermacht muß sie unterliegen, wenn nicht in der ersten Seeschlacht, so in der zweiten oder dritten. Der endlichen Vernichtung bleibt sie preisgegeben. Was dann aber?! Die Nordsee beherrscht der Feind, seine Kreuzer legen sich vor unsere Häfen und lassen Niemand ein und aus. Schifffahrt, Handel, Industrie, alle von dem Verkehr zur See abhängigen Gewerbe stehen plötzlich still; die gesammte Ein- und Ausfuhr über See hört auf: die für sie arbeitenden Fabriken müssen ihre Thätigkeit bei den stockenden und vertheuerten Zufuhren auf indirekten Wegen und Umwegen zum Theil beschränken, Arbeitszeit und Löhne kürzen, zum Theil ganz schließen und ihre Arbeiter entlassen; Hunderttausende werden brotlos; Millionen angelegter Kapitalien mit einem Schlage entwerthet und werthlos; die Zufuhr der Nahrungsmittel stockt; es tritt eine Theuerung ein; es droht für den arbeitslosen ärmeren Theil der Bevölkerung die Hungersnoth. Damit wird kaum zu viel gesagt: man will für die eigne Getreide-

Erzeugung Deutschlands berechnet haben, daß sie für 65 Tage des Jahres zur Ernährung des Landes nicht mehr reicht. Es mag dahin gestellt bleiben, ob die Landwirthschaft im Stande sein würde, diesen Fehlbetrag zu decken, wenn sie gegen das billiger Getreide bauende Ausland geschützt wäre; in ihren Kreisen wird es wohl behauptet. Thatsache bleibt es immerhin, daß alljährlich für den inländischen Bedarf eine größere Menge Getreide eingeführt wird, und wenn diese Einfuhr durch eine Blockade plötzlich abgeschnitten würde, so würde ihr Ausbleiben sich jedenfalls dem Volksmagen schneller fühlbar machen, als der Landmann im Stande sein würde, durch gesteigerten Körnerbau Ersatz zu schaffen.

Gewiß wird der Handel versuchen sich neue Wege zu bahnen. Sind unsere Häfen verschlossen, so werden wir Zufuhren über die Nachbarländer und die Mittelmeer-Staaten erhalten; aber wird sich ein rühriger Feind besinnen, uns auch auf diesen Wegen den möglichsten Abbruch zu thun? Und kann unser Handel und unsere Industrie bei solcher Vertheuerung des Transports noch konkurrenzfähig bleiben?. Werden überhaupt Eisenbahnen im Stande sein, eine solche Massenbeförderung von Gütern zu leisten, wie es die Beförderungsmittel der Schifffahrt vermögen? im amerikanischen Sezessionskrieg ging fast der gesammte Handel der Vereinigten Staaten auf England über; ebenso zog sich während des deutsch-französischen Krieges ein großer Theil von Hamburgs Handel nach Holland und ist selbst bis heute nicht ganz zurückgewonnen worden. Nun wird aber eine entschlossene, feindliche Kriegführung bei der bloßen Blockade unserer Häfen nicht stehen bleiben. Ihr Ziel in einem, voraussichtlich doch um Handelsinteressen geführten Krieg kann nur sein, Deutschlands lästigen Wettbewerb auf dem Weltmarkt für immer lahm zu legen und wir können sicher sein, daß sie die Wege, die dazu führen,

rücksichtslos verfolgen wird. Einer dieser Wege ist die Zerstörung und Brandschatzung unserer Seeplätze. Es sei nur nebenbei bemerkt, daß dieses Kriegsmittel zur Schädigung des Feindes in den Flottenmanövern der großen Seemächte fast jährlich eine Rolle spielt. So wird Deutschland damit zu rechnen haben, daß sein Gegner zum mindesten gegen seinen wichtigsten Seeplatz, Hamburg, einen vernichtenden Schlag zu führen suchen wird. Derselbe würde nach Vernichtung der einzigen deutschen Schlachtflotte alle Aussichten des Erfolges für sich haben: die feindlichen Geschwader sind Herren der Nordsee; sie können zur Niederkämpfung der Befestigungen der Unterelbe aus den nahen, heimischen Häfen jeden beliebigen Belagerungspark unbehindert herbeischaffen, und uneinnehmbar ist bis jetzt noch keine Festung gewesen. Erhält sie keinen Entsatz, so ist ihr Fall eine Frage der Zeit und der Opfer, die der Belagerer zur Erreichung seines Ziels zu bringen bereit ist. Es ist daher die Erzwingung der Durchfahrt auf der Unterelbe kein Ding der Unmöglichkeit. Nach ihr sind dem Feinde der Kaiser Wilhelm-Kanal bei Brunsbüttel und Hamburg preisgegeben. Was soll ihn nach den eisernen Geboten des Krieges davon abhalten, die Kanalmündung zu zerstören, Hamburgs Kauffahrteischiffe und Lagerhäuser in Brand zu schießen, seine Hafenanlagen ebenfalls zu zerstören? Ungeheure Werthe würden damit verloren gehen und unserem nationalen Wohlstand würde ein unermeßlicher Schaden zugefügt werden. Und dies wäre nicht der einzige Schaden, der Deutschland aus einem unglücklichen Seekrieg erwachsen würde. Die vorstehenden Betrachtungen beschäftigen sich nur mit dem heimischen Kriegsschauplatz, werfen wir jetzt einen Blick auf denjenigen in den außerheimischen Gewässern. Es empfiehlt sich dafür, wiederum die deutschen Seestreitkräfte auf den auswärtigen Stationen mit derjenigen der stärksten

der Seemächte, der englischen, zu vergleichen. Nach dem Flottengesetz von 1898 sollen für den Auslandsdienst verwendungsbereit sein

3 große Kreuzer
10 kleine Kreuzer.

Erreicht ist diese Stärke noch nicht, denn die neuste Flottenliste zählt erst im Ganzen 10 große Kreuzer und 23 kleine, also nach Abzug der Aufklärungsschiffe für die heimische Schlachtflotte 4 große und 7 kleine Kreuzer für den Auslandsdienst, ohne Berücksichtigung der Materialreserve, die für die Kreuzer mit 3 großen und 4 kleinen Kreuzern angesetzt ist. Außerdem sind von den vorhandenen großen Kreuzern 3, König Wilhelm, Kaiser und Deutschland, ehemalige Panzerschiffe, veraltet und für ihren Zweck ungeeignet, 4 noch im Ausbau; von den 23 kleinen Kreuzern sind 14 ohne jeden, heutzutage unerläßlichen Panzerschutz. Nun besitzt die englische Marine z. Zt. 57 große Kreuzer fertig, 12 im Bau, 146 kleine Kreuzer fertig, 2 im Bau in Summa 69 große Kreuzer 148 kleine. Nehmen wir auch hier wieder an, daß England nur einen Theil dieser Schiffe auf dem außerheimischen Kriegsschauplatz verwenden kann, sagen wir auch nur 1/3, so stehen immer im Ausland den 3 großen und 10 kleinen deutschen Kreuzern 23 große und 49 kleine englische gegenüber. Die Materialreserve kann nur als Ersatz für ausfallende Schiffe in Ansatz gebracht werden und auch höchstens zur Hälfte, da die andere Hälfte füglich den heimischen Aufklärungsschiffen verbleiben muß. Sie würde an dem Mißverhältniß der beiderseitigen Kräfte nichts ändern.

Es kann auch hier nur wieder gesagt werden: schlagen werden sich die deutschen Schiffe, aber ausrichten können sie gegen eine solche Uebermacht nichts. So würde der Feind nach Vernichtung dieser wenigen Schiffe auch in den außerheimischen Gewässern die See beherrschen; die

deutsche Flagge dürfte sich nicht mehr auf dem Wasser blicken lassen und die deutschen Kolonien fielen ihm zur Beute. Es ist in dem ersten Theil dieser Arbeit ausgeführt worden, welche unermeßlichen Werthe Deutschland in seinem Handel, seiner Schifffahrt, seinen Kolonien und sonstigen überseeischen Interessen angelegt hat; sie sind auf vielleicht 20 Milliarden geschätzt worden, soweit hier überhaupt eine Schätzung möglich ist. Unser Vaterland vermag bei dem gegenwärtigen Stand seiner Wehrkraft zur See diese Quellen seines Wohlstandes nicht zu schützen, wenn sie von seinem stärksten Rivalen in Handel und Schifffahrt bedroht werden. Es muß unbedingt seine Flotte erheblich verstärken.

Wir kommen damit zu der letzten der zu erörternden Fragen, wie stark die Flotte für einen wirksamen Schutz unserer Seeinteressen bemessen sein muß? Beschäftigen wir uns zunächst mit der heimischen Schlachtflotte. Ihre taktische Zusammensetzung aus Linienschiffen, Kreuzern und Torpedobooten ist bekannt. Sie ist fest begründet und ist das Ergebniß mehrjähriger, eingehender Erprobungen, über die es in der Begründung zum Entwurf des Flottengesetzes von 1898 heißt:

„Damit die Schlachtflotte auch im Gefecht mit einer überlegenen Flotte eine Möglichkeit des Erfolges hat, muß die eigene Gefechtsformation so viel Schiffe enthalten, als in einer Formation einheitlich geleitet und zur vollen Ausnutzung gebracht werden können. Dies sind nach unseren eingehenden Erprobungen 16 Schiffe, eine Flotte aus 2 Geschwadern zu je 8 Schiffen. Geht die feindliche Formation über diese Zahl hinaus, so kann das Mehr an Schiffen nicht zur vollen Ausnutzung gebracht werden, bildet sogar insofern ein Moment der Schwäche, als es die Leitung der Formation erschwert und die Beweglichkeit

derselben vermindert. Geht die eigene Flotte unter diese Zahl herunter, so vermindert sich für den Kampf mit einer überlegenen Flotte die Aussicht auf Erfolg ganz unverhältnißmäßig."

Erscheint nun für die Seegeltung und Sicherheit des deutschen Reichs eine Schlachtflotte nicht mehr für ausreichend, so muß man, wenn man nicht eine erprobte Formation zerreißen und sie in ihrem Werth unverhältnißmäßig schwächen will, nothwendig dahin kommen, die Aufstellung einer zweiten Flotte in der bewährten Formation und taktischen Zusammensetzung zu fordern. Dies scheint auch nach dem, was bis jetzt darüber in die Oeffentlichkeit gedrungen ist und nach den vorläufigen Ankündigungen der verbündeten Regierungen in der Sitzung des Reichstages vom 11. Dezember 1898 das Ziel der zu erwartenden Forderungen zu sein*): Verdoppelung der Schlachtflotte und der großen Auslandsschiffe bei gleichzeitiger Streichung der 8 Schiffe des Küstengeschwaders.

Durch die Schaffung einer zweiten Schlachtflotte würde das gegenwärtige doppelte Mißverhältniß zwischen dem Umfang unserer Seeinteressen und des ihnen gewährten Schutzes und zwischen Deutschlands Seemacht und derjenigen der anderen großen Staaten einigermaßen ausgeglichen. Selbst im ungünstigsten Fall eines Krieges mit England wäre derselbe dann nicht mehr so aussichtslos, wie jetzt; dagegen würde durch eine solche Verstärkung der Marine Deutschlands Seegeltung und Bündnißfähigkeit ganz erheblich sich verbessern. Was es dann bei einem Widerstreit der Interessen in die Wagschale zu werfen hätte, wäre ein Machtfaktor, den sich jeder Staat, selbst

*) Inzwischen ist während des Drucks dieser kleinen Schrift der Entwurf einer Novelle zum Gesetz betr. die deutsche Flotte dem Reichstag zugegangen und durch die Presse bekannt geworden.

England besinnen würde, als quantité négligeable zu behandeln. Nicht weniger dringlich als die Verstärkung der heimischen Seestreitkräfte ist diejenige der außerheimischen. Der Mangel an Kriegsschiffen zur Vertretung der deutschen Interessen im Ausland in einer ihrer Bedeutung und der Größe des Reichs angemessenen Weise macht sich an allen Orten fühlbar. Die häufigen Klagen und Bittschriften in dieser Beziehung von den Deutschen im Ausland sind bekannt. Manche Stationen wie z. B. die südamerikanische haben jahrelang aus Mangel an Schiffen unbesetzt gelassen werden müssen; auf anderen müssen aus dem gleichen Grunde Schulschiffe, gewiß nicht zum Vortheil ihres Schulzwecks, politischen Aufgaben nachgehen. Es ist wohl nicht zu bestreiten, daß dort, wo solche Zustände vorkommen, unter ihnen sowohl die Geltung der dort lebenden Deutschen, als auch das Ansehen des deutschen Reichs selbst leiden muß.

Das schon zahlenmäßig erdrückende Uebergewicht, namentlich der englischer Seestreitkräfte, im Ausland wird in einem Kriegsfall noch durch den Umstand beträchtlich vermehrt, daß England fast alle überseeischen Kabel beherrscht, es also in der Lage ist, den ganzen Nachrichtendienst des Gegners zu unterbinden. Es gewinnt hierdurch für die Ausnutzung seiner eigenen Streitkräfte ebenso viele Vortheile als seinem Gegner Nachtheile entstehen, die um so ernster sein werden, je schwächer derselbe ist. Die für den Auslandsdienst geforderten 6 großen Schiffe müssen daher als das mindeste angesehen werden, was noth thut.*)

Es sei nun noch mit einigen Worten der Personal-

*) Der inzwischen bekannt gewordene Entwurf zur Novelle fordert 5 große, 5 kleine Kreuzer und 1 großen und 2 kleine Kreuzer als Materialreserve.

frage gedacht. Die Besorgniß, daß für weitere Vergrößerungen der Marine der geeignete Mannschaftsersatz fehlen könnte, ist durchaus unbegründet. Das heutige Kriegsschiff ohne Takelage und ausschließlich mit Maschinenkraft als Fortbewegungsmittel braucht viel technisch gebildetes Personal, aber nur wenige Seeleute. Der Bedarf an letzteren findet auch bei einer weiteren Verstärkung der Marine seine ausreichende Deckung aus der überdies zunehmenden Fischerei-Bevölkerung und dem Matrosenbestand der Handelsflotte. Der übrige Theil des seemännischen Personals kann und wird schon lange aus der Landbevölkerung genommen und bei den geringen seemännischen Kenntnissen, die der Dampfschiffsdienst von dem gemeinen Mann verlangt, wird dieser ohne Schwierigkeit zum brauchbaren Matrosen ausgebildet. Es ist aber bekannt, daß die jährliche Zahl der in das dienstpflichtige Alter tretenden jungen Leute in Deutschland weit über den Rekrutenbedarf des stehenden Heeres hinausgeht. Der Bedarf an technischem Personal (Maschinen-, Torpedo-Handwerker) läßt sich ebenfalls, soweit der seedienstpflichtige Ersatz nicht reicht, aus der Landbevölkerung decken, die sich durchaus vollwerthig für die gewünschten Zwecke ausbilden läßt. Das Gleiche gilt auch für die Vermehrung der seemännischen Unteroffiziere, die ihre Laufbahn theils als Schiffsjunge beginnen, theils durch Kapitulation mit geeigneten Elementen aus den zur Entlassung kommenden Mannschaften gewonnen werden.

Wie groß bei der deutschen Jugend die Lust und Liebe zur See ist, davon legen folgende Zahlen ein Zeugniß ab:

1897/98 mußten 465 sonst für brauchbar und würdig befundene Jungen von der Einstellung als Schiffsjunge zurückgewiesen werden, weil der Bedarf gedeckt war.

In demselben Einstellungsjahr meldeten sich aus der

Landbevölkerung zur Einstellung als Matrose 5971 dienstbrauchbare, junge Leute mehr, als eingestellt werden konnten und ebenso etwa 2000 zum technischen Dienst taugliche Leute mehr als gebraucht wurden. Auch für das Offizierkorps kann angenommen werden, daß es an dem nöthigen Nachwuchs nicht fehlen wird. Der Andrang der Söhne unserer Familien zum Dienst in der Kaiserlichen Marine ist sehr groß, und welcher Vater sollte nicht, bei der Zukunft, die die Marine hat, seinen Sohn, taugt er sonst zum Seedienst, in dieselbe eintreten lassen! Anders liegt bei dem Offizierkorps die Frage, in welcher Zeit es, der Verstärkung der Flotte entsprechend, vermehrt werden kann. Dies geht nicht so schnell wie bei den Mannschaften. Die Auffüllung der höheren Chargen erfordert eine längere Zeit, wenn nicht fühlbare Lücken in der Durchbildung des aufrückenden Offiziers entstehen sollen. Aber auch dieser Theil der Personalfrage giebt zu Bedenken keinen Anlaß; denn auch die Bauzeit der geforderten Verstärkung wird, schon aus wirthschaftlichen und finanziellen Gründen nicht zu kurz bemessen werden können. Für die Sicherheit und Respektirung des Reichs in seinen überseeischen Angelegenheiten wird sie leider noch immer „zu lang" bleiben. Bei einem sachlichen, unbefangenen Vergleich dessen, was Deutschland auf dem Wasser zu vertheidigen hat, mit seiner gegenwärtigen maritimen Wehrkraft und derjenigen seiner möglichen Gegner, muß jeder Patriot die zeitige Unzulänglichkeit dieser Wehrkraft schmerzlich empfinden und den Augenblick herbeisehnen, in dem durch die Vollendung ihres Ausbaues das Gleichgewicht wieder hergestellt ist. Die Frage ist zu ernst, um darüber zu rechten, warum so bald nach dem letzten Flottengesetz eine neue Verstärkung gefordert wird. Wer die Nothwendigkeit der letzteren nicht leugnen will, der kann Seiner Majestät dem Kaiser und seinen hohen Bundesgenossen nur Dank wissen,

daß sie die Lösung einer für die Sicherheit des Reichs so ernsten Frage nicht länger hinausgeschoben sehen wollen. Gewiß sind die zu bringenden finanziellen Opfer, an und für sich betrachtet, nicht gering, stellt man sie aber denjenigen eines unglücklichen Seekriegs gegenüber, so verschwinden sie vor den Opfern und dem Unheil, was dieser für die Nation im Gefolge haben würde.

Das deutsche Volk steht an der Schwelle eines neuen Jahrhunderts. Manche Anzeichen sind dafür vorhanden, daß dasselbe ein gewaltiges Ringen der großen Völker um Raum und Licht auf der Erde bringen wird. Während in den früheren Jahrhunderten die Gründung fürstlicher Hausmacht tief in die Geschicke der Völkerfamilien Europas eingriff, hat das letzte die Gliederung derselben in große, geschlossene Nationen ausgefüllt und sieht diese an seinem Ende im Wettlauf nach neuen Gebieten der Erde, weil der heimathliche Nährboden für die Bethätigung der Lebenskraft des wachsenden Volkskörpers zu klein zu werden droht. Der Starke in diesem Wettkampf wird erhalten bleiben, der Schwache wird untergehen, und wie die Nothwehr beim Einzelnen kein Gebot kennt, so werden auch weder Kultur noch Zivilisation die Völker von den gewaltigsten Kämpfen um ihre Existenz abhalten. Wehe aber dem deutschen Volk, wenn es dann nur stark zu Lande und nicht auch stark zur See ist! —

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

PERPUSTAKAAN NASIONAL

