Nat. Gen.
VI
38

PERPUSTAKAAN NASIONAL R.I.
Tanggal : 1-07-2010
Nomor Induk : 1053/PN-MUSEUM/10
GGIS - ID :
ITEM - ID :
Asal : Museum Pusat

Warum hat jedermann im Volk ein Interesse an einer starken deutschen Flotte?

Von

Hans Hartmann.

Tafel IV.



Preis 10 Pfg.

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI.

Weltpolitik.

Der Name „Weltpolitik" hat für viele Leute in Deutschland einen unangenehmen Klang. „Weltpolitik" ist für sie gleichbedeutend mit uferlosen Plänen, mit abenteuerlichen Wagnissen, mit ungerechten Raub- und Beutezügen. Wer sich aber nur einmal bemüht, den Dingen recht unbefangen ins Antlitz zu schauen, wer es nur einmal über sich gewinnt, ohne die Brille der Partei zu prüfen, der wird gar bald erkennen, daß „Weltpolitik" für uns nichts anderes ist als das naturnotwendige Ergebnis der geschichtlichen Entwickelung, der frei aus sich heraus gewordenen und erwachsenen Verhältnisse.

Soll oder muß Deutschland „Weltpolitik" treiben? Das ist die große Frage, die heute auf der Tagesordnung steht und in unserem Volke lebhaft umstritten wird. Um sie richtig beantworten zu können, muß man sie aber zuvor richtig verstehen. Was heißt denn für unser Deutsches Reich „Weltpolitik"? Ist eine Politik uferloser Abenteuer, rastloser Wagnisse, der Vergewaltigung fremder Völker, der kriegerischen Eroberung ferner Länder, der Raub- und Beutezüge damit gemeint, so hat das deutsche Volk volles Recht, wenn es eine „Weltpolitik" mit Entrüstung von sich weist. Wir sind eine Nation der friedlichen Kulturarbeit; deutsche Sprache, deutsche Kunst und Dichtung, Wissenschaft und Forschung haben die Civilisation der ganzen Welt befruchtet, und auf den Siegeszug dieser Art von „Weltpolitik" sind wir stolz von jeher. Nun ist aber in neuer Zeit noch die „Weltpolitik" der wirthschaftlichen Interessen hinzugekommen. Diese ist das folgerichtige Ergebnis der geschichtlichen, socialen und wirtschaftlichen Entwickelung Deutschlands. Mit der enorm wachsenden Bevölkerung, die früher jährlich um eine halbe Million, dann um dreiviertel Millionen und 1898 gar um 850000 Köpfe zugenommen hat, mußten sich auch die gesamten Lebensbedingungen der Nation ändern. Die riesigen Fortschritte in der Technik des Verkehrs leiteten zudem die Volkswirtschaft in die Weltwirtschaft über. Heute ist Deutschland mit Tausenden von Fäden in den Welthandel verwoben: Wir führen für Milliarden Nahrungsmittel und Rohstoffe ein und bezahlen diese Werte größtenteils mit Erzeugnissen unserer Industrie, zum Teil auch mit Produkten unserer Landwirtschaft. Nahezu zehn Milliarden beträgt der Wert unseres auswärtigen Handels, davon kommen sieben Zehntel (siebzig Prozent) auf den Wert der zur See bewegten Güter. Das ist auch eine Weltpolitik, die Deutschland in vollem Frieden und emsiger Arbeit treibt, und

ihre Behauptung und Erweiterung ist heutzutage eine Notwendigkeit für unser Blühen und Gedeihen, für unsere Kultur und unser Dasein als Volk, eine Notwendigkeit besonders für die Massen, die vielen Millionen von Arbeitern in Stadt und Land, deren Fleiß und Geschicklichkeit dieser friedlichen Weltherrschaft des Gewerbes und des Verkehrs dienen und die ein Anrecht haben, die Früchte ihrer Arbeit in Ruhe und Sicherheit zu genießen. Können wir auf diese Weltpolitik in Zukunft verzichten? Nein und abermals nein!

Wie entwickelt sich allmählich aus dem nur ackerbautreibenden Staate der moderne Staat, in dem Ackerbau und Industrie einander ergänzen und nebeneinander bestehen?

Man mache sich einmal an einem einfachen Beispiel klar, wie sich die wirtschaftlichen Verhältnisse bei uns entwickelt haben und warum sie sich so entwickeln mußten. Die Folgerungen ergeben sich dann von selbst.

Stellen wir uns ein kleines Land vor, das leidlich fruchtbaren Boden besitzt und von einer verhältnismäßig geringen Zahl starker, kerniger Menschen bewohnt wird. Diese stecken noch mitten in der reinen Naturalwirthschaft, sind ausschließlich Ackerbauer und Viehzüchter und nähren und kleiden sich von den Erträgnissen des Bodens wie ihres darauf weidenden Viehes. Anders im Nachbarlande. Hier blickt man bereits auf eine längere Entwickelung zurück und ist deshalb auch über diese Stufe schon weit hinausgeschritten. Es haben sich Gaben und Fertigkeiten herausgebildet, um allerlei Gegenstände und Werkzeuge zu verfertigen, die das Leben behaglicher und angenehmer machen und die notwendigen Arbeiten leichter gestalten. Auf der anderen Seite reichen in diesem Lande die Bodenerzeugnisse nicht mehr aus, um die im Laufe der Zeit dichter gewordene Bevölkerung zu ernähren. So ergiebt sich ganz naturgemäß ein friedlicher Tauschverkehr zwischen den beiden wirtschaftlich ungleichartigen Ländern. Das Land der Ackerbauer giebt von dem Ueberschusse seiner Naturprodukte ab und empfängt dafür die gewerblichen Erzeugnisse des Nachbarlandes, und umgekehrt.

Doch auch in unserem oben erwähnten Ackerbaustaate bleibt die Entwickelung keineswegs stehen. Mit dem Wachstum der Bevölkerung greift zunächst eine fortschreitende Arbeitsteilung Platz. Man sieht, daß in dem Nachbarstaate neben Ackerbau und Viehzucht auch eine Reihe anderer Erwerbszweige betrieben werden, lernt diese bald näher kennen und schließlich nachahmen. Auch im Lande der Ackerbauer birgt der Boden Kohlen und Erze; wozu also die Güter, die daraus herzustellen sind, vom Nachbar kaufen, zumal der heimische Landbau überschüssige Kräfte in Fülle darbietet? So werden Schächte und Stollen in die Erde gegraben, Hochöfen errichtet und Pflugschar wie Sichel, Meißel wie Hammer im eigenen Lande verfertigt. **Neben den Ackerbau tritt die Industrie.** Noch immer spendet dabei der vaterländische Boden genügende Nahrung für alle Landeskinder. Allein auch dies ändert sich. In einem Lande mit kerngesunder, rüstig emporstrebender Bevölkerung pflegt erfahrungsgemäß der Geburtenüber-

PERPUSTAKAAN NASIONAL

schuß ein großer zu sein. So mehrt sich die Bevölkerung in raschem Wachstum, bis der heimische Boden dem Nahrungsbedarfe nicht mehr genügt; es sind zu viele Münder satt zu machen. Was nun thun? Zum Glück giebt es in der Ferne noch Länder mit dünnerer Bevölkerung, mit fruchtbarerem Boden und günstigen klimatischen Bedingungen. Mit ihnen werden Beziehungen angeknüpft. Man bezieht von dorther den fehlenden Bedarf an Nahrungs- und Genußmitteln und giebt als Tauschobjekte die Erzeugnisse des vaterländischen Fleißes hin. So beginnt ein wechselseitiger Verkehr, bei dem das Seeschiff nicht zu entbehren ist.

Und, siehe da, die neue Wendung der Verhältnisse, welche von der Not erzwungen, erweist sich keineswegs als schlecht. Ganz im Gegenteil gewinnen vielmehr alle Teile der Bevölkerung hierbei. Die Arbeit, die bei der Verwertung der Rohstoffe geleistet wird, macht sich gut bezahlt, die Unternehmungslust wächst daher, die Nachfrage nach Arbeitslustigen erhöht sich, **die Löhne steigen.** Die noch immer sehr zahlreiche ackerbautreibende Bevölkerung darf mit der Entwickelung der Dinge wohl zufrieden sein. Sie sieht sich einer kaufkräftigen Masse gegenüber, die Erzeugnisse des Bodens werden in stärkerem Maße begehrt und erzielen demgemäß auch gute Preise. Je mehr die Bevölkerung anwächst, je mehr Münder zu ernähren sind, desto größer wird der Bedarf an täglichen Verbrauchsgegenständen. Bald genügen auch die daheim gewonnenen Rohstoffe und Halbfabrikate der emporblühenden Industrie nicht mehr. Auch hierin muß in steigendem Umfange die mit Rohstoffen reicher bedachte Fremde aushelfen. Ganze Industrien bauen sich auf diesen von fern eingeführten Rohstoffen und Halbfabrikaten auf. Dabei aber hält die Gunst der Verhältnisse unverändert an, ja steigert sich noch. Nicht bloß zum Erwerb des täglichen Brotes reicht der bei der Verarbeitung der Rohstoffe erzielte Gewinn hin, sondern er ermöglicht auch der breiten Masse der Bevölkerung eine weit über das notdürftige Dasein hinausgehende Lebensführung. Zahlreiche Genußmittel tropischer wie halbtropischer Gegenden halten ihren Einzug und werden allmählich, wie Kaffee, Reis, Tabak, Thee, Kakao u. a., zu täglichen Bestandteilen der Volksnahrung. Wohnung und Kleidung werden gebessert, kurz, das ganze Leben hebt, verfeinert und verschönert sich, ohne daß man den Fortschritt im einzelnen gewahr wird. **Alles dies aber, weil und so lange Absatzgebiete für die aus Rohstoffen hergestellten Gebrauchsgüter vorhanden sind und der Tauschverkehr mit Ländern niederer Kulturstufe und reicherer Urproduktion ungestört fortdauert.**

Da auf einmal aber regt sich in der Seele des Nachbars etwas wie Ärger und Mißgunst. Früher floß ihm allein der Verdienst aus Handel und Industrie zu, und nun muß er zusehen, wie das Land der früher ausschließlich vom Ackerbau lebenden Nachbarn in immer steigendem Maße an diesem Verdienste teilnimmt. Der Konkurrent wird unbequem, und man entschließt sich, ihm ein gebieterisches Halt zuzurufen. Allein Not kennt kein Gebot, und jeder ist sich selbst der Nächste. Der neu emporgeblühte Staat, in dem Ackerbau und Industrie nebeneinander gedeihen, weiß, daß ein feiges Zurückweichen und Ablenken von der bisherigen Bahn den wirtschaftlichen Selbstmord für ihn bedeutet, und so antwortet er denn: „Mein lieber Nachbar,

wir wollen auch leben. Auch unsere Bevölkerung ist gleich der eurigen so stark angewachsen, daß sie der heimische Boden nicht mehr zu ernähren vermag. Du hast kein Recht, den Welthandel als Monopol für dich in Anspruch zu nehmen, und so laß denn auch uns in Frieden Anteil an diesem Handel haben."

Dem Nachbar klingt solche Antwort natürlich nicht angenehm, und er wird seinen Entscheid treffen. Fühlt er sich sehr stark und mächtig, so sagt er einfach: „Gut, wollt ihr nicht freiwillig, so brauche ich Gewalt." Der Krieg ist alsdann die Folge, der Krieg mit all seinem namenlosen Elend. Einfuhr und Ausfuhr hören auf, die Gewerbe stocken, der Hunger schreitet durch das Land. Schließlich wird derjenige niedergezwungen, der sich nicht rechtzeitig stark gemacht hat und sich so durch Bereitschaft zum Kriege den Frieden sicherte.

Es läßt sich aber auch noch ein anderer Weg denken. Der Herr Nachbar ist ein schlauer Mann und sucht sein Ziel, statt kurzer Hand mit Gewalt, lieber auf Umwegen zu erreichen. In alle Weltteile schickt er seine Schiffe und Truppen und legt dort für sich Beschlag auf die herrenlosen und kulturärmeren Länder. „Hier", so verkündet er, „handle künftig nur ich mit meinen Waren, und von hier darf Brotkorn oder dergleichen späterhin nur für mich verschickt werden. **Willst du, dummer Michel, etwas davon ab haben, so kannst du es von mir gegen ein tüchtiges Aufgeld kaufen. Anderenfalls sieh zu, wie du mit deinem Hunger fertig wirst.**"

Michel fügt sich denn auch in Geduld und schafft in harter Bedrängnis weiter, derweil der Nachbar in sorgenlosem Reichtum dahinlebt. Aber Michels Not wird größer, je mehr seine Familie anwächst. Er bietet seine Arbeit immer billiger an, verschleudert seine Waren immer mehr, allein umsonst: Thür auf Thür verschließt sich ihm. Da fragt er wohl, hadernd und grollend mit dem Geschick, still bei sich: „Wodurch habe ich denn dieses harte Los verschuldet?" Ja, lieber Michel, das will ich dir sagen: Du hast es verabsäumt, dir bei Zeiten die Waffe zu verschaffen, die nöthig ist, um zu erlangen, was man dir widerrechtlich vorenthält. Dir fehlt das Schwert, womit du deine Absatzgebiete offen halten und bei der rastlos fortschreitenden und sich immer neugestaltenden Teilung der Welt auch deine Interessen gebührend wahren kannst. Noch ist es nicht ganz zu spät. Aber schnell Hand ans Werk und die fehlende Waffe geschaffen, ehe auch die letzte günstige Gelegenheit vorüber ist!

Wer ist mit dem vorstehenden Beispiel gemeint?

Und wer ist nun dieser Michel? Dieser Michel ist der Deutsche, und besonders derjenige Deutsche, der bei jeder Gelegenheit über die angeblich unerschwinglichen Militärlasten zetert und in seiner Ueberklugheit meint, ein Heer und gar eine Flotte seien überflüssige Dinge; es ginge viel besser ohne sie. Wenn derartige Leute bloß einmal ernsthaft nachdenken wollten, sie müßten einsehen, daß jedermann im Volke, der Große wie der Kleine, der Arme wie der Reiche, ein starkes Interesse daran hat, daß die Welt uns Deutschen ebenso offen stehe wie den Engländern, Franzosen, Russen und Amerikanern.

Deutschland ist heute in der oben geschilderten Lage. Man betrachte einmal die untenstehende Tafel. Früher ganz vorwiegend ein Ackerbaustaat

Tafel I.



Die 12 wichtigsten Einfuhrgüter der Nahrungs- und Genussmittel-Branche, soweit sie 1898 ganz oder überwiegend auf dem Seewege eingeführt wurden, dargestellt im Verhältniss des Einfuhrwerts in Millionen Mark.

Gesamteinfuhr Deutschlands 1898 an Nahrungs- und Genussmitteln:

1819 Millionen Mark

davon auf dem Seewege

13 – 1400 Millionen Mark.

Anzahl der Erwerbsthätigen und ihrer Angehörigen in den wichtigsten Zweigen der Nahrungsmittel-Industrie, die an der Einfuhr von Nahrungs- und Genussmitteln interessiert sind, weil sie durch Verarbeitung der Güter Lohn und Brot erwerben:

Bäckerei und Konditorei 495 402 Personen

Müllerei 277 872 Personen

Tabakfabrikation 273 692 Personen

Brauerei 234 384 Personen

dazu kommen 954 857 in diesem Teil des Handelsgewerbes beschäftigte Personen [einschliesslich ihrer Angehörigen].

ist es jetzt ein Land geworden, in dem neben Ackerbau und Viehzucht die Industrie und der Handel große Bedeutung gewonnen haben. Diese Wandlung hat erst in den fünfziger Jahren begonnen. Noch bis in die

Zeit nach dem deutsch-französischen Kriege konnte unsere Landwirtschaft nicht nur die Nahrungsbedürfnisse des gesamten deutschen Volkes ohne Schwierigkeit befriedigen, sondern auch massenhaft Getreide und Vieh, namentlich nach England ausführen. Im Jahre 1870 lebte noch die Hälfte aller Bewohner des deutschen Reiches vom Ackerbau und den mit diesem unmittelbar zusammenhängenden Gewerben. Aber die Zahl der von Industrie und Handel lebenden Bevölkerung Deutschlands ist bereits auf einundfünfzig Prozent der Gesamtbevölkerung gestiegen, die landwirtschaftliche Bevölkerung dagegen auf sechsunddreißig Prozent gefallen und es ist heute noch nicht abzusehen, wie sich diese Entwickelung weiter vollziehen wird, während man mit Sicherheit annehmen darf, daß die Bevölkerung andauernd wächst und daß wir im Jahre 1920 cirka siebzig bis fünfundsiebzig Millionen Seelen an Stelle von vierundfünfzig Millionen im deutschen Reiche zählen werden. Da heißt es denn **bei Zeiten Vorsorge zu treffen, daß jeder Mund sein täglich Brod, jede Hand ständig lohnende Arbeit finde.** Gewiß muß die heimische Landwirtschaft lebenskräftig und leistungsfähig erhalten bleiben; ohne das Korn unseres deutschen Ackers, ohne das Vieh deutscher Wiesen und Weiden glichen wir einem Baume, der Blätter und Blüten treiben soll, ohne feste und starke Wurzeln im Boden zu haben. Aber daneben müssen wir doch danach trachten, daß der Bedarf des gesamten Volkes durch die notwendige Einfuhr in voll zureichenden Maße gedeckt wird, ganz abgesehen von den zahlreichen Erzeugnissen fremder Länder, die bei uns nicht gefunden werden, den Genußmitteln, wie Kaffee, Thee, Gewürzen, die Gegenstände des Massenverbrauchs geworden sind, und den Rohstoffen, die Industrie und Handwerk in ungeheuren Mengen verarbeiten.

Mit welchen Ländern steht Deutschland in regem Güteraustausch?

Wo sind nun aber die Länder zu suchen, die in Güteraustausch mit uns treten, die uns unsere Fabrikate abnehmen und Nahrungsmittel wie Rohstoffe dafür hergeben? Nun, zum Teil pflegen wir Handelsbeziehungen mit Völkern, die Grenze an Grenze mit uns wohnen. Sehen wir uns aber diesen Handelsverkehr näher an, so werden wir gewahr, daß derselbe sich zumeist auf Dinge beschränkt, die als Erzeugnisse hochgesteigerten Kunstfleißes wohl zu höherem und verfeinertem Lebensgenusse beitragen, aber doch nicht dem unmittelbarsten und dringendsten Bedürfnisse dienen. **Solche Dinge, die zu des Lebens Notdurft und Nahrung absolut unentbehrlich sind, beziehen wir vielmehr hauptsächlich aus Ländern, welche das Meer von uns trennt.** Jenseit der Meere, in fremden Weltteilen, da liegen die Länder, die unsere Hauptabsatz- und Hauptzufuhrgebiete bilden. Wir haben auf keines dieser Länder ein alleiniges, sicheres Anrecht. Unsere Kolonien, also die einzigen auswärtigen Gebiete, die unserer politischen Macht unterstehen, befinden sich erst in dem Anfangsstadium ihrer Entwickelung und kommen daher für den Tauschverkehr mit uns zur Zeit nur wenig in Betracht. Jene Länder aber, die heute vornehmlich unsere Lieferanten wie Warenabnehmer sind,

besitzen entweder politische Selbständigkeit, wie die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Mexiko, China u. a., oder aber sie gehören, wie Indien, Australien und das Kapland, als Kolonien anderen europäischen Nationen.

Was folgert nun daraus? Einfach das, daß wir beim Güteraustausche ohne den Besitz genügender Machtmittel zur Sicherung von Absatz- und Zufuhrgebieten völlig der Gnade oder Ungnade anderer überliefert sind. **Wie etwa, wenn man uns durch Errichtung unübersteiglicher Schutzzollmauern von unseren bisherigen Märkten ganz ausschließt, oder wenn schwächere Völker, dem Druck mächtigerer oder auf uns eifersüchtiger Nationen gehorchend, plötzlich den Tauschverkehr mit uns abbrechen oder so erschweren, daß ein Nutzen für uns nicht zu erzielen ist? Ein wahrer Abgrund wirtschaftlichen wie socialen Elends thäte sich vor uns auf, ja der allgemeine Bankerott bräche über unser Land herein, falls wir gezwungen wären, eine derartige Behandlung ruhig hinnehmen zu müssen.**

Wie kann es kommen, daß ein schwächlicher Staat von anderen stärkeren wirtschaftlich geschädigt wird?

Ja aber, so hören wir einwenden, wie in aller Welt will man denn jemanden mit Schiffskanonen zwingen, unsere Waren zu kaufen? Nun, das will auch kein verständiger Flottenfreund. Die Flotte ist erforderlich nicht dem einzelnen Fremden, sondern ganzen Staaten gegenüber. Die einzelnen Bürger eines Staates werden stets mit demjenigen Volke am liebsten Handelsverkehr pflegen, das ihnen in Kauf und Verkauf die günstigsten Bedingungen bietet. So ist es im täglichen Leben und so auch in der Welt. Aber dem im fremden Lande thätigen Kaufmann, der einem hochgeachteten Staat als Bürger angehört, wird es häufig leichter gemacht, Beziehungen anzuknüpfen und zu erhalten, wenn er sich in Fällen, wo das Recht unzweifelhaft auf seiner Seite ist, voll und ganz auf die Unterstützung seiner Regierung verlassen kann. Wie stolz ist der Engländer im Auslande, wenn er im festen Vertrauen auf seine Regierung und seine starke Flotte sagen kann: „ich bin ein britischer Unterthan" und damit auch weiß, daß man seine Rechte ängstlich achten wird. Es sind aber schon Fälle vorgekommen und werden in Zukunft noch weit eher vorkommen, in denen die Regierung eines fremden Staates, weil sie die deutsche Konkurrenz fürchtet, gerade uns und nur uns den Handelsverkehr mit jenem Lande oder mit dessen Kolonien zu erschweren trachtet. **Je weiter wir nachgeben, desto mehr verlangt man von uns.** Auf scheinbar rechtlichen Wegen will man uns hinausdrängeln, ohne daß wir, die wir vielleicht auf gewisse Zufuhren aus dem betreffenden Lande angewiesen sind, mit wirksamen Zollgegenmaßregeln antworten können. So kann ein wirtschaftlicher, ein Zollkrieg entstehen, und wie heute die Dinge in der Welt liegen, kann der wirtschaftliche Krieg zum blutigen Kriege ausarten. Nicht immer entspringen auch solche uns schädigenden Ungerechtigkeiten dem freien Entschluß des betreffenden Staates. Ist er ein schwacher, kleiner Staat, so steht unter Umständen eine stärkere Macht dahinter, die auf diese Art uns, den unbequemen Mitbewerber auf dem Weltmarkt, indirekt zu schädigen sucht.

Solche Unbill mancherlei Art aber wird immer nur geübt werden vom Starken gegen den Schwachen. Wer sich in der Welt ducken muß, dem darf man ungestraft alles bieten. Wer aber sein Recht, seinen Anspruch, seinen Willen mit starker Faust zu verteidigen im stande und gesonnen ist, dem wagt der Gegner gar nicht mit beleidigenden oder schädlichen Zumutungen zu kommen. **Das Ansehen, das die Kraft eines Staates bei fremden Regierungen genießt, ist einer der mächtigsten Hebel seines Handels und Verkehrs,** weil es ihm Sicherheit und Gleichberechtigung verschafft und man sich hüten wird, es bis zum äußersten kommen zu lassen. Ansehen und Macht kann Deutschland in seinen internationalen Beziehungen über die Meere hin sich nur durch seine Kriegsschiffe, durch eine starke Flotte, verschaffen. Des besten Landheeres, das Gewehr bei Fuß an der deutschen Küste Halt machen muß, lacht ein kleiner überseeischer Raubstaat, der vor dem ehernen Mund der Schiffskanonen sofort zu Kreuze kriecht. Und haben diese nicht auch dann gelegentlich triftigen Grund, mitzusprechen, wenn einzelne Staaten in der Absicht, sich Handelsmonopole zu verschaffen und die Mitbewerber von wichtigen Marktgebieten auszuschließen, eben diese Marktgebiete gewaltsam in ihren Besitz bringen? Daß solche Fälle vorkommen können, beweist doch beispielsweise für jeden, der sehen will, in unzweideutigster Weise die Besitzergreifung Cubas und der Philippinen durch die Amerikaner und der Transvaalkrieg.

Die ganze Richtung im Leben der Völker wird während des kommenden Jahrhunderts ohne Zweifel dahin gehen, daß der Starke immer stärker, der Schwache immer schwächer wird. **Sollen wir uns zu den Schwachen zählen, freiwillig kleiner und ohnmächtiger werden?** Wessen Nationalstolz und Vaterlandsliebe sich hiergegen nicht aufbäumen, der sollte wenigstens begreifen, daß eine derartige staatliche Preisgabe auch dem wohlverstandenen Interesse **jeder einzelnen deutschen Familie zuwiderläuft.**

Aber Weltpolitik und Flotte dienen nicht bloß wirtschaftlichen Interessen, von denen wir bisher ausschließlich gesprochen. Schon daß die erhöhte Seegeltung dem nationalen Selbstbewußtsein neue Nahrung zuführt, gehört hierher Ein Volk, das sich fortwährend ducken und Demütigung auf Demütigung hinnehmen muß, verliert des Patriotismus besten Teil, die Freude am heimischen Herd und am nationalen Dasein.

Welche anderen Aufgaben hat ein starker Staat noch zu lösen?

Es ist thöricht, zu glauben, ein nationaler Sinn müßte sich in Gehässigkeit gegen andere Völker oder krankhafter Reizbarkeit bei uns äußern. Nein, gerade das Gegenteil ist wahr. Eine starke, seegewaltige Nation kann und muß an ihrem Teile dafür sorgen, daß Recht und Gerechtigkeit in den Beziehungen der Völker zueinander herrschen, und nur in einer solchen Nation wird auch der Wetteifer rege sein, sich in den großen

gemeinsamen Aufgaben des Menschengeschlechts zu beteiligen. Eine Lösung dieser Aufgaben ist geradezu undenkbar ohne Seeverkehr und Seegewalt. Man hat unser Vaterland als die Schulstube der Welt bezeichnet. Wir wollen diesen Ehrentitel nicht fahren lassen, **aber die Zeiten sind vorbei, wo wir als „Kulturdünger" galten, wo die fremden Nationen auf uns herabsahen wie die hochnäsigen Kavaliere auf einen armen Hauslehrer.** Wenn wir aber jetzt unseren Anteil haben wollen an der Beherrschung der Welt, so streben wir darnach gerade im Gefühle unserer Pflicht, im Bewußtsein der großen Aufgabe, die leuchtende Fackel der Kultur in dunkle Erdtheile und finstere Völkerschaften zu tragen. Mit Bewunderung schauen wir dabei auf die Pioniere dieser Civilisation, die katholischen und evangelischen Missionare, die mit opferbereiter Hingabe, mit unsäglicher Geduld und rastlosem Eifer ihr Leben für das große Werk der Liebe, Aufklärung und Kultur einsetzen. Auch ihr Schutz ist nur mit Hilfe einer starken Flotte möglich. Man frage nur bei den Sendboten der Civilisation da draußen nach, und sie alle werden es bestätigen, daß nichts ihre Aufgabe so erleichtert wie der Rückhalt nationaler Macht.

So ist die **Flotte** unentbehrlich auch für die Lösung der höchsten Aufgaben des Menschengeschlechts, für den Sieg und die Herrschaft von Christentum und Gesittung.

Von solchen Gesichtspunkten aus sollte heute der Begriff „Weltpolitik" von allen Verständigen betrachtet werden. **Dem Frieden soll sie dienen,** und zur Durchführung dieser Weltpolitik wiederum ist eine starke Flotte unentbehrlich.

Von welchen Gesichtspunkten aus muß daher auch die Flottenfrage betrachtet werden?

Macht allein bedeutet heute Frieden, und Frieden bedeutet Wohlstand. Wer sich diesen Zusammenhang einmal klar macht, der sieht alsbald auch ein, daß **die Flottenfrage niemals eine Partei-, Klassen- oder Standesfrage sein kann und darf.** Die Wohlthaten des Friedens und mit ihm des ungestört waltenden Seeverkehrs, werden allen ohne Unterschied zu Teil. Das gilt besonders auch für den **Arbeiter,** dem leider ein gewissenloses Agitatorentum auch der Flottenfrage gegenüber von vornherein eine Sonderstellung zuweisen möchte. Die Arbeiter sollten sich dadurch nicht an vorurteilsloser Prüfung hindern lassen. Gewiß haben die Arbeitgeber, die Unternehmer oder sogenannten Kapitalisten einen großen Nutzen von einer starken Kriegsflotte, aber schließt dies etwa einen großen Nutzen für die Arbeiter aus? Gewiß nicht! Auch auf sozialdemokratischer Seite bricht sich bereits die Einsicht in den Nutzen der Flotte auch für die Arbeiterschaft Bahn. So schreibt der dieser Partei angehörende Schriftsteller Erich Rother in dem Dezemberhefte der „Socialistischen Monatshefte" von 1899: „Die friedlichen Eroberungen der Kaufleute brauchen ihren starken Rückhalt in der Macht des Staates, dem sie angehören; eine an äußeren Machtmitteln arme Nation wird mit ihren Waren

die Wettbewerber nicht auf die Dauer aus dem Felde schlagen können, weil eben diese einen solchen Prozeß nicht ruhig mit ansehen würden, sondern ohne Zweifel mit Gewalt das erstreben würden, was ihnen Geschick und Betriebsamkeit versagt. Die Handelsinteressen zweier Gemeinwesen sind die ganze Geschichte hindurch die wichtigsten Ursachen zu kriegerischen Zusammenstößen gewesen, im Mittelalter, wie in der anbrechenden neuen Zeit und in unserem Jahrhundert. Auch heute sind es diese wirtschaftlichen Gegensätze, welche den Keim zu Verwickelungen in sich tragen. Die Kapitalistenklassen der verschiedenen Länder suchen — und sie müssen dies nach den inneren Bewegungsgesetzen des Kapitalismus — den Weltmarkt oder einen möglichst großen Teil für sich zu monopolisieren, und es ist sehr möglich, daß dies, mag man sich auch immerhin vorläufig noch mit aller Kunst der Diplomatie sozusagen von Stunde zu Stunde weiterhelfen, über kurz oder lang zum Appell an die Waffen führt. Daß Deutschland aber dann in voller Rüstung dasteht, gewappnet bis an die Zähne, daß es über das wichtigste Instrument jenes zukünftigen großen Handelskrieges, eine starke Flotte, verfügen kann, das ist auch für die deutsche Arbeiterklasse von eminentester Wichtigkeit." Weiterhin aber heißt es an einer anderen Stelle desselben Artikels: **„Den Markt beherrscht nur der gesichert, der ihn unter dem Schutz seiner Kanonen weiß;** und wenn eines Tages, von der weiterschreitenden Entwickelung des Kapitalismus gedrängt, im Kampfe um die Märkte jene Völker dazu schreiten, den Markt der von ihnen besetzten Länderstriche ausschließlich für sich und ihre eigenen Industrien zu reservieren, dann hieße es für die deutsche Exportindustrie und damit für die deutsche Arbeiterklasse: gehe zu Grunde oder erzwinge dir den Eingang mit der Waffe in der Hand!" **Und wie der Arbeiter, so sind auch der Landmann, der Handwerker, der Beamte, der Lehrer, kurz alle Stände, reich und arm, klein und groß, in gleicher Weise mit ihrem Wohl und Wehe an der Flottenfrage interessiert.** Wir atmen die Luft, wir erfreuen uns des Lichts, wir leben in dem wohligen Gefühle der Gesundheit und denken gar nicht mehr daran, daß diese Güter auch verlierbar sind. So geht es auch mit dem Frieden und den Gaben des täglichen Lebens. Auch sie werden hingenommen, als könnte es gar nicht anders sein, als machte sich das alles von selbst, und doch gehört eine vielgestaltige und weltumspannende Thätigkeit dazu, um die Bedingungen zu schaffen, auf denen heute das Dasein auch des einfachsten Kulturmenschen ruht. Ein Hinabsteigen in die Einzelbetrachtung, ein Hineingreifen mitten ins Leben wird uns dies klarer machen.

Woran können wir erkennen, daß unser heutiges tägliches Leben ohne gesicherten Überseeverkehr undenkbar ist?

Wir erheben uns morgens, um an unser Tagewerk zu gehen, wir entschlüpfen, wie man scherzhaft zu sagen pflegt, den Federn. Soeben noch träumten

wir von fernen Ländern mit fremdartigen Dingen und fremdartigen Menschen — sollten vielleicht gar die Federn daran schuld sein? Nicht unmöglich, erzählte uns doch neulich der Großhändler drüben, daß ein großer Teil des deutschen Bettfederbedarfs aus dem Reiche der Mitte, aus China, dem Lande der bezopften Leute stammt. Und wirklich verhält es sich so; schon seit lange vermag Deutschland seinen Bedarf an Bettfedern nicht zu decken, und so bezahlte es im Jahre 1898 für die Mehreinfuhr an solchen bereits fünfzehn Millionen Mark Kosten. Unser Nachbarland Österreich-Ungarn mußte an erster Stelle aushelfen, nächst diesem aber das im fernen Ostasien gelegene China mit 46 000 Centnern. Da schwammen dann die luftigen Gesellen vigl Wochen lang auf wogender See einher, bis sie nun, zu Tausenden von Kissen und Betten verarbeitet, umhüllt von schimmernder **Leinwand** deutschen Schläfern als Ruhepolster dienen. Auch die Leinwand könnte mancherlei erzählen von fremder Erde und Seefahrtsabenteuern; denn auch ihre Wiege stand nicht auf deutschem Boden. Vielmehr erwuchs der **Flachs**, aus dem sie einst gewonnen, auf Rußlands Gefilden. Von dort aber wurde er zur Küste befördert und alsdann auf Schiffen nach den deutschen Ostseehäfen verfrachtet. Es zeigt sich hierbei die interessante Thatsache, der wir auch weiterhin noch begegnen werden, **daß selbst dort, wo der Transport zu Lande offen steht, der Seeweg bevorzugt wird**; das Meer ist weitaus die billigste Transportstraße. Fast eine Million Centner Flachs langten 1898 aus Rußland in Deutschland an und mußten mit zweiundzwanzigeinhalb Millionen Mark bezahlt werden.

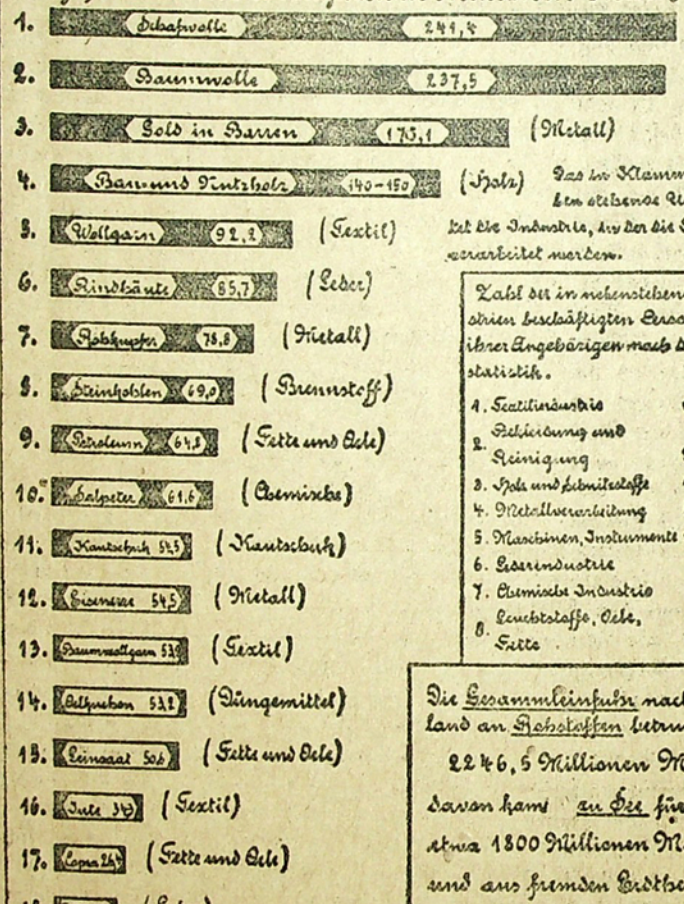
Doch nun schnell in die Sachen, **Baumwollhemd, Stiefel und Tuchrock her**; denn Fabrik, Werkstatt, Bauplatz, Comptoir oder Büreau erwarten uns. Wie wir indessen das baumwollene Hemd ergreifen, stutzen wir schon wieder; es ist, als sollten wir heute mit unseren Gedanken in wenigen Minuten den gesammten Erdball durcheilen. **Baumwolle** — welch eine machtvolle Rolle spielt nicht dies exotische Gewächs in unserem gesamten Kultur- und Industrieleben! Die Zahlen reden hier eine gewaltige Sprache. Siehe die umstehende Tafel II. Rund 357 000 Tonnen (jede Tonne zu zwanzig Centner) Baumwolle im Werte von 240 Millionen Mark wurden 1898 in Deutschland eingeführt, dazu noch 3570 Tonnen roher dichter Gewebe für zehneinhalb Millionen Mark und dreiundzwanzigtausend Tonnen Baumwollengarn für vierundfünfzig Millionen Mark. Der Umfang der Einfuhr spricht für ein außerordentlich reges Bedürfnis, und es ist ohne weiteres klar, daß ein jähes Stocken des Baumwollenimportes zu den allerbedenklichsten Krisen Anlaß geben müßte. Das Haupterzeugungsland der rohen Baumwolle sind die Südstaaten der nordamerikanischen Union. Von dort aus werden jahraus jahrein gewaltige Ballenmassen des köstlichen Guts über die wogende Meeresfläche des Atlantischen Oceans auf flinken Schiffen nach Europas Gestaden gebracht. Deutschland brauchte im Jahre 1898 rund 286 000 Tonnen nordamerikanischer Baumwolle im Werte von 188 Millionen Mark.

Allein, so hören wir jemand einwerfen, wozu bedarf es überhaupt der fernher geholten Baumwolle für unsere Kleidung, laßt uns neben der Leinwand die **Wolle** gebrauchen, die doch von den Schafherden der Heimat gewiß in Hülle und Fülle geliefert wird. Ja, guter Freund, da bist du sehr auf dem Holzwege und kommst gewissermaßen vom Regen in die Traufe. Um den schwankenden

Schiffsbalken und dem trügerischen Meereselemente zu entgehen, flüchtest du dich von der Baumwolle zur Wolle, aber es nützt dir nichts. **Zehn gegen eins ist**

Tafel II.

Darstellung der Werthmengen der 18 wichtigsten Rohstoffe wie sie 1898 ausschließlich oder ganz überwiegend auf dem Seewege nach Deutschland eingeführt wurden. Angaben in Millionen Mark.



Das in Klammer beigefügte Wort bedeutet die Industrie, in der die Rohstoffe verarbeitet werden.

Zahl der in nebenstehenden Industrien beschäftigten Personen und ihrer Angehörigen nach der Berufsstatistik.

1. Textilindustrie	1899 904
2. Bekleidung und Reinigung	2973 700
3. Holz- und Schnitzstoffe	1688 592
4. Metallverarbeitung	2152 789
5. Maschinen, Instrumente	1041 127
6. Lederindustrie	429 327
7. Chemische Industrie	289 526
8. Leuchtstoffe, Oele, Fette	134 070

Die Gesammteinfuhr nach Deutschland an Rohstoffen betrug 1898 2246,5 Millionen Mark davon kamen zu See für etwa 1800 Millionen Mark und aus fremden Erdtheilen für etwa 1000 Millionen Mark.

zu wetten, daß die Wolle deines Tuchrockes auch jenseits des Oceans ihren Ursprung hat. Die deutsche Wollproduktion stellt nur noch einen kleinen Bruchtheil des heimischen Bedarfs dar. Unsere Schafherden sind, weil die aus

ländische Wolle besser und billiger ist, gewaltig zusammengeschmolzen. Die heimische Schafzucht dient heute in der Hauptsache dazu, Fleischschafe hervorzubringen. Da müssen die Pampas Argentiniens und die weiten Flächen Australiens aushelfen, auf denen Herde sich an Herde reiht. Wir kommen auch zu diesem ungemein wichtigen Rohprodukte nun einmal nicht ohne den überseeischen Bezug, nicht ohne Welthandel und Weltverkehr. Die gesammte Wolleinfuhr Deutschlands betrug 1898 in runder Zahl 170000 Tonnen und hatte einen Wert von 220 Millionen Mark. Argentinien mit 82000 Tonnen im Werte von 76 Millionen Mark und Australien mit 41000 Tonnen im Werte von 68 Millionen Mark waren unsere Hauptlieferanten. Also der fernste Westen wie der fernste Osten mußten beisteuern, damit wir Deutsche uns kleiden konnten.

Wir sind nun angekleidet und wollen noch schnell, bevor wir den Weg zu unserer Arbeitsstätte antreten, unser Frühstück nehmen. Worin mag dasselbe wohl bestehen? Nun, in einer frischen **Semmel**, die wir, da der Arbeitsverdienst nicht gerade besonders hoch ist, mit **Fett** oder **Schmalz** anstatt mit Butter schmieren wollen, und in einem Täßchen **Kaffee**. Wer ahnt es wohl auf den ersten Blick, daß wir zu diesem so einfachen Nahrungsaufwande dennoch der Hilfe verschiedener Länder und des Seeverkehrs bedürfen? Und dennoch ist es so. Die Semmel besteht aus **Weizen**, und Weizen vermag Deutschland heute auch nicht annähernd in dem durch das Bedürfnis der Bevölkerung geforderten Maße zu erzeugen. Infolgedessen tritt die Einfuhr helfend ein, eine Einfuhr, die bereits gewaltige Ziffern aufweist und 1898 sich auf rund anderthalb Millionen Tonnen im Werthe von 231 Millionen Mark bezifferte, wogegen die geringe Ausfuhr an Weizen gar nicht ins Gewicht fällt. Das Haupteinfuhrland ist Rußland, nächstdem Nordamerika. Aber selbst der russische Weizen kam zumeist auf dem Seewege zu uns; **immer mehr gewinnt**, wie schon erwähnt, **der Meerestransport an überragender Bedeutung**. Vielleicht ist auch auf diesem Wege das Schmalz, mit dem wir unsere Semmel streichen, zu uns gelangt. Denn für dreiundachtzig Millionen Mark mußte Deutschland im verflossenen Jahre an Schmalz und schmalzartigen Fetten zur Ergänzung unseres eigenen Vorrats hauptsächlich aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika einführen. Man bedenke einmal, wie viele Menschen in Deutschland, denen der Genuß der Butter als ständigen Nahrungsmittels versagt ist, auch auf den von Schmalz oder Margarine hätten verzichten müssen, falls die Ergänzungsmöglichkeit des heimischen Schmalzquantums mittels des Seeverkehrs nicht vorhanden gewesen wäre! Daß unter solchen Umständen auch der Genuß des erwähnten Täßchens Kaffee hätte unterbleiben müssen, ist selbstverständlich; denn der **Kaffee** ist ein tropisches Erzeugnis, mit dem uns gegenwärtig neben zahlreichen anderen Tropenländern vor allem das ferne Brasilien versorgt. **Es würde uns aber gewiß recht schwer werden, ihn zu missen, ist er doch zum täglichen Bedarfteil auch des ärmsten Haushaltes geworden.** Zahlen beweisen, und sie sagen aus, daß allein im letzten Jahre 153270 Tonnen Kaffee für 137 Millionen Mark in deutschen Häfen gelöscht wurden. Das zeigt doch deutlich, daß wir es im Kaffee schon mit einem allgemein verbreiteten, ungemein beliebten und kaum noch zu entbehrenden Genußmittel zu thun haben.

Nach eingenommenem Frühstück eilen wir zur Arbeit. Erst die Frühstückspause mahnt uns von neuem an unsere leiblichen Bedürfnisse. Wir greifen in

die Tasche und entnehmen derselben das von der Gattin oder Mutter sorgsam eingewickelte zweite Frühstück, bestehend in einer **Brotstulle aus Roggenbrot** und zwei hartgesottenen Eiern. Da haben wir es doch ganz sicher, so meinen wohl die meisten Menschen, mit Nahrung zu thun, die dem heimischen Boden entsprossen ist. In der Hauptsache ist das wohl auch richtig. Doch reichte leider der Ertrag der Roggenernte in Deutschland nicht voll aus, um den ganzen Bedarf zu decken. Die Einfuhr an Roggen betrug im letzten Jahre bereits 784 000 Tonnen im Werte von siebenundachtzig Millionen Mark. Deutschland erzeugt gegenwärtig nur etwa sieben Achtel der Roggenmenge, die ausreichend wäre, um uns allen jeden Tag die erwünschten Stullen zu sichern. Man darf also annehmen, daß etwa jede achte Stulle aus Korn gebacken ist, das im Auslande wuchs. Rußland, die Balkanstaaten und Nordamerika, vor allem aber das erstere, teilen uns auf dem Wege des Handelsverkehrs von ihren Überschüssen mit. Rußland allein lieferte 1898, zumeist per Schiff, 611 300 Tonnen Roggen nach Deutschland. Unsere Landwirtschaft muß die Grundlage unseres ganzen Wirtschaftslebens jetzt und in aller Zukunft bleiben. Das kann aber doch die Thatsache nicht aus der Welt schaffen, daß mit der schnellen Volksvermehrung und dem steigenden Konsum ihre Leistungsfähigkeit bisher nicht Schritt gehalten hat. Dies gilt hinsichtlich des notwendigen Brotkorns, des Fleisches wie der landwirtschaftlichen Nebenprodukte, beispielsweise auch der Eier. Wer weiß, welchen Weg das Ei, das wir als Zuthat zur Frühstücksstulle genießen, bereits zurückgelegt hat! Damit Deutschland seinen Bedarf an **Eiern** decke, ist bereits eine Zufuhr von 105800 Tonnen erforderlich, die einen Wert von 85,2 Millionen Mark darstellen. Etwa die Hälfte davon gelangt auf dem Seewege zu uns.

Doch setzen wir unsere Tagesbetrachtung weiter fort. Die Glocke läute zum Mittag. Wir schließen uns den zum Mittagsmahl heimwärts strömenden Scharen an. Da gerade kein Fleischtag für uns ist, so begnügen wir uns mit einer guten Kartoffelsuppe mit Speck oder einem Gericht **Reis**, der zu unseren Lieblingsspeisen gehört. Um die Speise zu würzen, hat die Hausfrau etwas **Fleischextrakt** zugesetzt. Beim Betrachten aber der kleinen Büchse und ihres Etiketts werden die Gedanken in weite Fernen gelenkt, nach Uruguay und Argentinien, und zu den Schlachthäusern von Buenos-Ayres. Unwillkürlich denken wir, es ist doch eine wundersame, schöne Sache um Schifffahrt und Seeverkehr, die es möglich machen, daß die fernsten Zonen sich helfend die Hand reichen und daß der natürliche Reichtum entlegenster Wildnis dem modernen Kulturmenschen dienstbar gemacht wird. Vorläufig wollen wir uns nach genossener Brühe unseren Reis gut schmecken lassen. Und abermals wandern unsere Gedanken in die Ferne, aber diesmal nach der entgegengesetzten Richtung, hin zu den Ufern des Ganges und Brahmaputras, dem Völkergewimmel Vorder- und Hinterindiens. Der Reisverbrauch Deutschlands stellt gewaltige Ziffern dar, betrug doch die Gesammteinfuhr 1898 nicht weniger als 324 000 Tonnen, woran als der den deutschen Markt beherrschende Hauptlieferant Britisch-Ostindien mit 260 300 Tonnen beteiligt war. Auch daran sei erinnert, daß große Fleischmengen gesalzen oder präserviert aus der Ferne zu uns kommen und so den Ärmeren der Fleischgenuß erleichtert wird.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Nach beendetem Mittagsmahle ruft die Pflicht zu neuer Arbeit. Erst der Abend giebt uns dem Hause und der Familie wieder und läßt Ruhe und Erholung von neuem zu ihrem Rechte kommen. Wir nehmen ein sehr beliebtes Abendbrot zu uns, **Hering** und Kartoffeln nebst einer Tasse Thee. Der Hering ist ein unmittelbares Geschenk des Meeres; es stellt eines der unentbehrlichsten Nahrungsmittel der ärmeren Volksklassen Deutschlands dar und ersetzt diesen in großem Umfange den Fleischgenuß. Im Jahre 1898 betrug die Einfuhr Deutschlands an Heringen rund 1 394 000 Faß im Geldwerthe von **32,5 Millionen** Mark. So viel mußten wir leider noch an das Ausland für dieses Volksnahrungsmittel bezahlen. Wir können uns den Hering kaum noch aus der Volksnahrung fortdenken, ein so alltäglicher beliebter Bestandteil ist er geworden. **Leider ist unsere deutsche Heringsfischerei noch nicht annähernd im stande, den vollen Bedarf der deutschen Nachfrage zu decken.** Auch hierbei sind wir vielmehr in hohem Maße auf die Nachbarn angewiesen. Demgegenüber ist der **Thee**, der unser Abendgetränk darstellen soll, immer noch vorzugsweise ein Genußmittel der besser situierten Klassen, aber auch seine Verbreitung schreitet rasch vor und bricht sich mehr und mehr in allen Schichten der Bevölkerung Bahn.

Das Abendbrot ist eingenommen, und bald kommt die Zeit der Nachtruhe heran. Da ist es wohl am besten, wir kürzen uns die Stunden bis zum Anbruche derselben mit der Lektüre eines guten Buches. Die Petroleumlampe verbreitet eine angenehme Helligkeit im Zimmer und ladet förmlich dazu ein. Wie war es doch zur Zeit unserer Altvorderen so anders, damals konnte man die Abendstunden fast gar nicht für geistigen Genuß und Belehrung ausnützen. Mit dem **Petroleum** hat aber ein Kulturbringer allerersten Ranges, ein machtvolles Förderungsmittel allgemeiner Geistesbildung seinen Einzug gehalten, und wieder war es das Meer, das diesen Einzug ermöglichte. Drüben jenseits des Oceans in Nordamerika fließen vor allem die Quellen, die uns den wunderbaren Leuchtstoff liefern, und von dort bezieht auch Deutschland durch das Transportmittel der überseeischen Schifffahrt den weitaus größten Teil seines Bedarfs an Petroleum, im Jahre 1898 rund 873000 Tonnen für sechzig Millionen Mark bei einer Gesamteinfuhr von 955000 Tonnen im Werte von fünfundsechzig Millionen Mark. So dient also der Seeverkehr mittelst Zufuhr des Petroleums im höchstem Maße der Verbreitung von Bildung und Kultur. Während wir uns aber anschicken, uns in unser Buch zu vertiefen, meldet sich gleichzeitig noch ein Bedürfnis bei uns an, dem die meisten erwachsenen Männer heutzutage mehr oder minder unterworfen zu sein pflegen: es verlangt uns zu rauchen. Flugs also zum Pfeifchen gegriffen. Unser Pfeiflein ist billig und sein Inhalt wird wahrscheinlich märkischer oder pfälzischer Erde oder sonst einer vaterländischen Gegend entstammen, es wäre aber um die Wohlfeilheit vermutlich schlecht bestellt, wenn alle Raucher auf das heimische Kraut angewiesen wären, für dessen Anbau innerhalb Deutschlands nur in begrenztem Umfange passende Naturbedingungen vorhanden sind. Der Verbrauch an **Tabak** betrug in Deutschland während des Jahres 1897/98 95 266 Tonnen, die einheimische Erzeugung betrug in dem gleichen Zeitraume nur 36 273 Tonnen; es ergab sich also ein durch Einfuhr zu beschaffendes Quantum von 58 993 Tonnen, d. h. von etwa mehr als drei Fünftel des gesamten Verbrauchs. Die Einfuhr aber vollzieht sich auch

hier so gut wie ausschließlich auf dem Seewege, und zwar beteiligen sich an ihr die verschiedensten Erdgebiete.

Was folgt aus den vorstehenden Betrachtungen?

Doch wozu diese ganze Schilderung, diese Kleinmalereien, diese eingehende Vorführung eines allbekannten, gewöhnlichen Tageslaufs, wie ihn in ungefähr gleicher Weise ungezählte Tausende so und so oft erlebten? Nun, damit sich der Leser dieses Schriftleins einmal klar mache, in wie hohem Maße jeder einzelne in dem Deutschland der Gegenwart auf den Seeverkehr angewiesen ist, und welche zahlreichen und starken Fäden uns mit allen Teilen der bewohnten Erde verknüpfen. Damit der deutsche Arbeiter ein erträgliches Dasein zu führen und sich in gewohnter Weise zu nähren und zu kleiden vermag, müssen alle Zonen und Erdteile ihre Erzeugnisse liefern, muß Schiffsladung auf Schiffsladung dem Meere anvertraut werden und der Seeverkehr seine Arme überallhin ausstrecken. **Warum aber sprechen wir in diesem Zusammenhange vom deutschen Arbeiter?** Darum, weil gerade die arbeitende Bevölkerung, d. h. also die Masse des Volkes, von allem, was nach Deutschland eingeführt wird, das meiste verbraucht. Es hat eine Zeit gegeben, da glaubte man dies nicht. Man nahm vielmehr, besonders unter marxistischem Einflusse, an, daß der Verbrauch der Masse neben dem „Riesenverbrauch der Reichen" sozusagen verschwinde. Das hat sich aber als ein großer Irrthum erwiesen. Wir wissen heute, daß der Verbrauch der Masse des Volkes rund sechsmal so groß ist wie derjenige der Wohlhabenden und Reichen zusammen.

Betrachten wir die Entwickelung des Konsums etwas genauer. Als Gradmesser unserer industriellen Entwickelung kommt zunächst der Verbrauch von Eisen und Kohle in Betracht, der sich in zwanzig Jahren, auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, um das Doppelte bis Dreifache gesteigert hat und jetzt für Kohle etwa 2300 Kilogramm, für Eisen rund 130 Kilogramm beträgt. Aber auch im Gebiet der Nahrungsmittel selbst ist die Steigerung des Verbrauchs deutlich nachzuweisen. So ist beispielsweise im Königreich Sachsen der Verbrauch an Rind- und Schweinefleisch von 25,0 Kilogramm pro Kopf der Bevölkerung während der Periode von 1865/74 auf 41,2 Kilogramm im Jahre 1897 gestiegen. In ganz Deutschland hob sich der auf den einzelnen entfallende Weizenverbrauch von 51,6 Kilogramm während der Jahre 1879/84 auf 74,4 Kilogramm in dem Jahre 1895/96. Ähnliches ergiebt sich bei Betrachtung der wichtigsten Kolonialwaren. Der Einzelverbrauch in Deutschland wuchs während der dreißig Jahre von 1865 bis 1895 pro Kopf an Kaffee von 1,89 auf 2,41, an Kakao von 0,03 auf 0,16, an Heringen von 1,76 auf 3,74, an Reis von 0,85 auf 2,49, endlich an Baumwolle von 1,22 auf 4,95 Kilogramm. Also allenthalben eine Steigerung um das Doppelte bis Fünffache. Es darf aber ohne Zweifel angenommen werden, daß diese Verbrauchssteigerung zum weitaus größten, ja fast ausschließ-

lichen Teil auf Rechnung der ärmeren Volksklassen zu setzen ist; denn der wohlhabende oder reiche Mann wird auch schon vor einigen Jahrzehnten seinen persönlichen und Familienbedarf an den gewöhnlichsten Nahrungs- und Genußmitteln in ausreichendem Maße befriedigt haben.

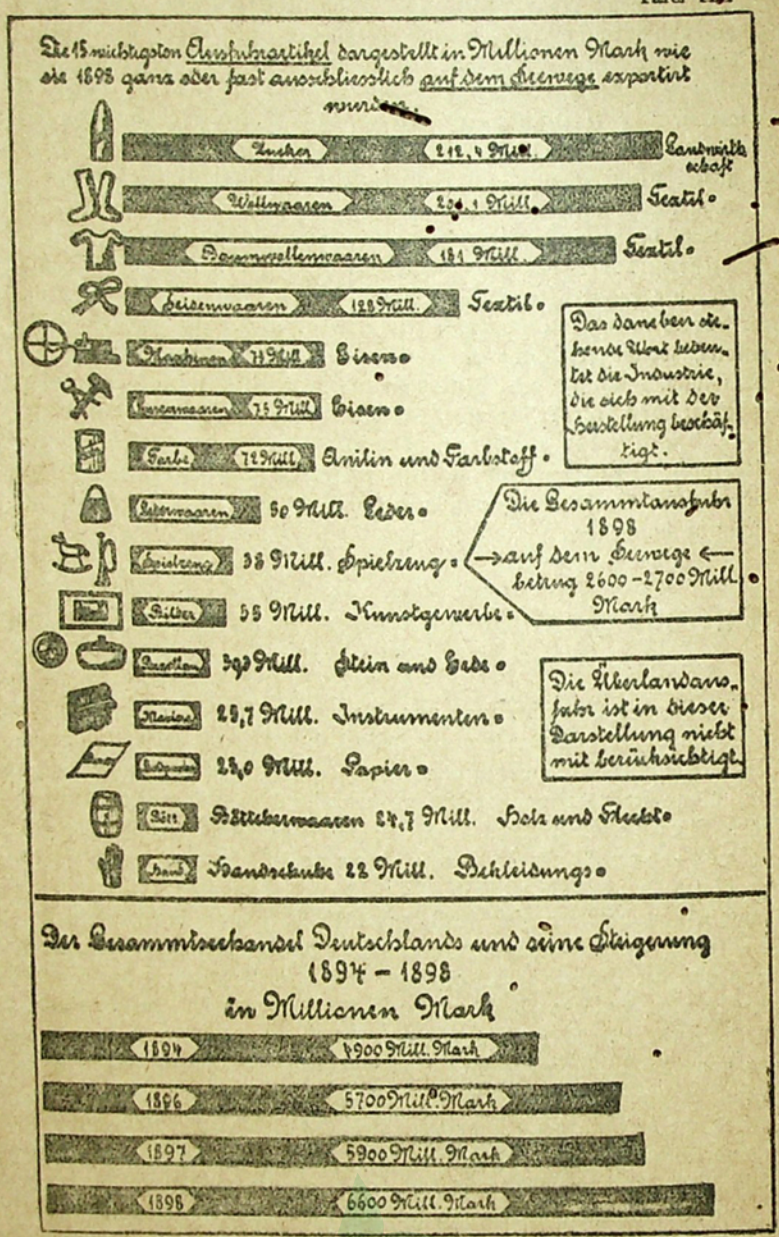
Was folgt nun aus alledem? Unseres Erachtens mit zwingender Gewalt das, **daß die Arbeiterklasse, wie überhaupt die Masse der Minderbemittelten, der kleinen Leute, das allergrößte, ja das vorwiegende Interesse an der Sicherung und Erhaltung des Seeverkehrs Deutschlands hat.** Die Handwerker und Arbeiter sind die Hauptkonsumenten, und sie werden auch von einer Preissteigerung der notwendigsten Lebensmittel, die infolge einer Störung der Einfuhr unfehlbar eintreten müßte, am härtesten getroffen. Ihr Interesse ist daher mit dem modernen Seehandel und dem Tauschverkehr der Völker aufs engste verflochten. Es giebt aber nur ein Mittel, um diesen Verkehr vor Störung und Hemmung zu sichern, und dieses Mittel ist eine starke Kriegsflotte, welche feindliche Kaperei und feindliche Blockade mit Sicherheit abwehren kann. **So ist die Flottenfrage vor allem eine Angelegenheit der Masse, des werkthätigen, arbeitenden Volkes. Kurzsichtig der Arbeiter, der sich der Förderung der Flotte entgegenstellt! Flotte und Arbeiterwohl ergänzen und bedingen sich gegenseitig.** Das gilt vom Standpunkte der Einfuhr wie von dem der Ausfuhr, zu deren Betrachtung wir uns nunmehr hinwenden.

Ein- und Ausfuhr und ihre Bedeutung für das wirtschaftliche Leben.

Einfuhr und Ausfuhr sind nur die beiden Seiten einer und derselben Medaille; ein Land, das der Einfuhr bedarf, bedarf auch der Ausfuhr, um seine Einfuhr im Tauschverkehr zu bezahlen. Der großen Bedeutung, welche die Einfuhr für Deutschland bereits gewonnen hat, entspricht denn auch Wert und Umfang seiner Ausfuhr. Große Erwerbszweige mit einem gewaltigen Heer von Arbeitern sind in hervorragendem Maße, einige sogar fast ausschließlich für den Export thätig. Unsere Gesammtausfuhr bezifferte sich 1898 auf 4010 Millionen Mark, was pro Kopf der Bevölkerung 73,60 Mark ausmacht, gewiß gewaltige, Respekt einflößende Zahlen. Und was von der Einfuhr gilt, gilt auch von der Ausfuhr: **der Seeverkehr überwiegt, der größte Teil unserer Ausfuhrartikel geht nach überseeischen Ländern.** Der Gesamtseehandel steigerte sich 1899 auf die ungeheure Summe von 6600 Millionen Mark. Von fünfunddreißig der bedeutendsten Fabrikwaren sind es nur vier, deren Ausfuhr zur See weniger als fünfzig Prozent der Gesamtausfuhr beträgt, bei den anderen steigt das überseeische Exportprozent auf sechzig und fünfundsiebzig. Doch nun hinein ins Einzelne; greifen wir einige der wichtigsten Exportartikel heraus, begleiten wir sie auf ihrem Wege und sehen wir zu, wieviel tüchtige Hände nötig sind, um dieselben zu erzeugen. Siehe die umstehende Tafel III.

Es ist wenig bekannt, daß unter allen Ausfuhrgegenständen Deutschlands gerade ein landwirtschaftliches Erzeugnis, nämlich

der Zucker, an erster Stelle steht. Er wird aus der auf heimischem Boden gezogenen Zuckerrübe gewonnen und in heimischen Fabriken bis zur Genuß-



reife verarbeitet. Im Jahre 1898 stellte die deutsche Zuckerausfuhr einen Wert von 212 Millionen Mark dar. Der Absatz des deutschen Zuckers

aber erfolgt fast ausschließlich auf überseeischen Märkten. Unser Hauptabnehmer ist England mit 640 000 Tonnen im Werte von 135,3 Millionen Mark; ihm schließen sich die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 219 516 Tonnen im Werte von 40,2 Millionen Mark an. Aber auch Canada, Chile, Ostindien und Japan gehören zu unseren Abnehmern. Der Landtransport in die Nachbarstaaten ist demgegenüber äußerst winzig, er beläuft sich vielleicht alles in allem auf sechs oder sieben Millionen Mark. Da ergiebt sich hieraus aufs deutlichste, welch gewaltiges Interesse die deutsche Landwirtschaft als Produzentin eines hervorragenden Ausfuhrartikels ganz unmittelbar an der Aufrechterhaltung des Seeverkehrs hat. Im Uebrigen mag gleich hier erwähnt werden, daß die Landwirtschaft mittelbar noch weitaus stärker an der Erhaltung und Sicherung des Seeverkehrs interessiert ist; denn **eine Industrie,** die durch flotten überseeischen Export in Wohlstand versetzt ist und kaufkräftig wird, ist die **beste Abnehmerin der landwirtschaftlichen Erzeugnisse.** Getreide, Fleisch, Eier, Milch, Butter und Käse werden in ganz anderer Menge verzehrt, wenn es den Industriearbeitern gut geht, als wenn dieselben jeden Bissen zählen müssen.

Für die meisten **Industrien** ist **der überseeische Export Lebensbedingung.** Da ist zunächst die Textil-Industrie, d. h. die Wollwaren-, Baumwollwaren-, Leinenwaren- und Seidenwarenindustrie einschließlich der Kleiderfabrikation zu nennen. Sie führte 1898 Waren im Werte von 763 Millionen aus. Von diesem gewaltigen Export entfallen über zwei Drittel auf überseeischen Absatz. In der Textilindustrie Deutschlands sind 945 000 Personen thätig, die mit ihren Angehörigen zusammen eine Zahl von etwa zwei Millionen Menschen darstellen. **Diese zwei Millionen Menschen sind also in ihrem täglichen Lebensunterhalte völlig von dem Gedeihen der Textilindustrie und damit dem Fortbestehen des Seeverkehrs abhängig.** Die letztere Abhängigkeit ist doppelter Art: **Deutschlands Textilindustrie muß über See fast alle zur Herstellung von Textilwaren notwendigen Rohstoffe einführen.** Wir zeigten in dem voraufgehenden Teile dieser Schrift, welche Mengen Wolle, Baumwolle und Lein alljährlich in Deutschland eingeführt werden, und wir hätten noch **Seide, Jute und Hanf** hinzufügen können. Alle diese Einfuhrmengen sind, wie damals nachgewiesen wurde, zunächst zur Herstellung der im Inlande gebrauchten Kleiderstoffe erforderlich, gleichzeitig aber baut sich auf ihnen die machtvolle Exportindustrie auf, von der an dieser Stelle die Rede ist. So ist die Textilindustrie wie zahlreiche andere Industrien Deutschlands in zweifacher Hinsicht mit dem Weltverkehr verflochten.

So führte Deutschland 1898 Wollwaren für 201, Baumwollwaren für 181, baumwollene Strumpfwaren allein für 52, Kleider, Leibwäsche und Putzwaren für 65 Millionen Mark aus. Tausende und abertausende von Spindeln und Webstühlen müßten stillstehen, Millionen fleißiger Hände feiern, wenn Deutschlands überseeischer Absatz an Textilwaren einmal stocken sollte. **Das bedenke jeder einmal, wenn er in rühriger, fleißiger, lohnender Arbeit sein Tagewerk verrichtet.**

Ähnliches gilt von der Metall- und Maschinenindustrie. Die Mehrausfuhr bezifferte sich hier im Jahre 1898 an einfach bearbeiteten Gegenständen auf 129,5, an Fabrikaten auf 235,1, endlich an Maschinen, Instrumenten und Apparaten auf 142,4, im ganzen also auf rund 528 Millionen Mark. Die Zahl der von der Metallverarbeitung und Maschinenindustrie lebenden Personen aber belief sich nach der Berufszählung von 1895 auf rund drei Millionen Personen. Auch für den Export dieser Gewerbe ist der Seetransport von ausschlaggebender Bedeutung; **einzelne Metallartikel und Erzeugnisse der Maschinenindustrie werden zu vier Fünftel ihres Exports auf dem Seewege ausgeführt.**

Weiterhin gehört zu den deutschen Industrien mit ausgesprochenem Exportcharakter auch die **chemische Industrie.** Ihre Gesamtausfuhr stellte im Jahre 1898 einen Wert von 234,6 Millionen Mark dar. Ist die chemische Industrie schon hinsichtlich der Einfuhr der notwendigen Rohstoffe, insbesondere des Chilesalpeters und Indigos, durchaus auf den überseeischen Verkehr angewiesen, so trifft dies auch bezüglich des Exportes zu. Einzelne ihrer Erzeugnisse, wie Anilinfarben und Theerfarbstoffe, werden zum weitaus überwiegenden Teile in Ländern des Seeverkehrs abgesetzt. Auch mit dem Wohl und Wehe der chemischen Industrie sind ausgedehnte, weitreichende Arbeiterinteressen verknüpft, weist doch die Berufszählung des Jahres 1895 283 526 von dieser Industrie lebende Personen nach. Sie sind fast alle an den Bettelstab geliefert, sobald die überseeischen Märkte für den Absatz deutscher Chemikalien abgesperrt werden.

In erheblichem Maße sind ferner an der Ausfuhr beteiligt die **Papier-, Leder- und Holzindustrie.** In der Lederindustrie betrug die Ausfuhr des Jahres 1898 an Fabrikaten rund 186 Millionen Mark, in der Holz-, Schnitz- und Flechtindustrie an einfach bearbeiteten Gegenständen und Fabrikaten zusammen 96 Millionen Mark, endlich in der Papierindustrie an Rohstoffen, Halbstoffen und Fabrikaten 103 Millionen Mark! Viele Hunderttausende von Arbeitern sind natürlich auch in diesen Industrien thätig, ihre und ihrer Angehörigen Existenz hängt vom ungestörten Fortgang der industriellen Thätigkeit ab. Lebten doch 1895 von der Papierindustrie 306547, von der Lederindustrie 429327, endlich von der Industrie der Holz- und Schnitzwaaren 1688592 Menschen, insgesamt also von diesen drei Industrien zweieinhalb Millionen Menschen. Sind das nicht gewaltige Ziffern, die uns so deutlich wie nur möglich zeigen, was alles bei dem Exporte Deutschlands, vor allem dem überseeischen, auf dem Spiele steht. **Seine Sicherung bedeutet Nahrung und Leben für Millionen, seine Hemmung oder gar Beseitigung aber Hunger und Elend für ebenso viele Millionen.**

Ein gewiß unverdächtiger Zeuge, ein Franzose, der Professor der Kolonialgeographie an der Universität Paris, Marcel Dubois, sagt in seinem Buche „Koloniale Systeme und Kolonisationsvölker" treffend: „Das Deutschland von heute muß entweder über See verkaufen oder untergehen. Über See verkaufen kann nur,

wem die See frei ist." **Es ist nicht anders: Unser Volk kann nur weiter blühen und gedeihen, wenn es im stande ist, sich die Freiheit der Bewegung zur See gegenüber jedem Angriffe zu bewahren. Die Unterhaltung einer starken leistungsfähigen Flotte ist für das deutsche Volk eine Daseinsbedingung.**

Wodurch macht sich infolge gesicherten Überseeverkehrs eine Verbesserung der Lage der Arbeiter fühlbar?

Aber nicht bloß um Erhaltung des nackten Daseins handelt es sich bei der Sicherung des überseeischen Exports, es gilt zugleich auch eine Entwickelung zu stützen, die allen daran Beteiligten, vorzugsweise jedoch den Arbeitern, große Vorteile und reichen Segen gebracht hat. Es kann gar kein Zweifel sein, daß der industrielle Aufschwung Deutschlands und seine steigende Teilnahme am Welthandel den Arbeitern **höhere Löhne und eine bessere Lebenshaltung erwirkt hat.** Zahlreiche Einzelthatsachen beweisen dies. So zeigt uns die Einkommenstatistik des industriellen Sachsen, daß sich das Gesamteinkommen hier in dem Zeitraum von 1880 bis 1896 mehr als verdoppelt hat. Fast die Hälfte dieses Zuwachses aber ist den unteren, den arbeitenden Klassen zugeflossen. Ebenso liefern fast alle Untersuchungen über die Höhe der Arbeiterlöhne ein durchaus günstiges Ergebnis. Beispielsweise steigerte sich im Oberbergamtsbezirke Dortmund der tägliche Durchschnittslohn für die erste Klasse der Bergleute, die Hauer, zwischen 1878 und 1898 von 2,66 auf 4,55 Mark. Seit zehn Jahren ist der Jahresverdienst der Arbeiter im Oberbergamtsbezirk Schlesien um 40 Prozent gestiegen. In der ausgedehnten Berliner Gewehr- und Instrumentenfabrikation verdienten 1893 53,4 Prozent aller Arbeiter zwischen drei und fünf Mark und 25,8 Prozent sogar über fünf Mark pro Tag. In der ebenfalls gewaltige Arbeitermassen beschäftigenden elektrotechnischen Industrie Berlins entfielen auf die gleichen Lohnklassen 53,3 und 21,3 Prozent aller Arbeiter. Nicht ganz so günstig lagen für dasselbe Jahr die Verhältnisse in der chemischen Industrie der Reichshauptstadt. Immerhin entfielen auch hier noch auf die Lohnklasse von 3 bis 3,50 Mark 25,8, auf die Lohnklasse von 3,50 bis 4 Mark 13,9 und auf die höchste Klasse von 4 bis 6 Mark 14,9 Prozent der Gesamtarbeiterschaft. Das sind doch alles Lohnverhältnisse, wie sie vor wenigen Jahrzehnten noch kaum jemand zu erhoffen wagte, **und dabei sind die Preise der wichtigsten Nahrungs- und Genußmittel und der Bekleidungsgegenstände außerordentlich gesunken.** So hat der Arbeiter nach zwei Seiten hin Gewinn gehabt und das vor allem dank dem modernen Seeverkehr, der uns den Reichtum fremder Zonen zugänglich gemacht und deutschem Fleiße wie deutscher Geschicklichkeit die fernsten Märkte erschlossen hat. Je größer die Vorteile des Arbeiters aus Seeverkehr und Seehandel, desto größer aber auch sein Interesse an ihrer Sicherung. Bereitwillig sollte er die kleine Prämie auf

sich nehmen, welche das Mittel dieser Sicherung, die Flotte, nötig macht; **jeder Aufwand für die Flotte wird gerade dem Arbeiter die reichsten Zinsen tragen.**

Welche Folgen würde die Unterbrechung des Seeverkehrs haben?

Im weiten Kreise des Volkes ist man sich vielfach darüber nicht klar, was eine Blockade eigentlich bedeutet. **Blockade heißt die vollständige Sperrung jedes Seeverkehrs des von einer feindlichen Flotte blockirten Handels.** Dann darf **kein** Schiff, auch nicht die Schiffe neutraler Staaten, in den Häfen des blockierten Landes verkehren; jede Einfuhr zur See und jede Ausfuhr zur See ist absolut unmöglich. Die Spesen und Frachtgewinne der Reeder kommen in Wegfall, aber zugleich müssen auch sämtliche Seeleute, Heizer und Maschinisten der deutschen Handelsflotte feiern. Die Besatzung der deutschen Segelschiffe und Schleppschiffe allein bezifferte sich 1898 auf 12000, diejenige der Dampfschiffe auf 23000 Mann. Dazu gesellen sich dann noch die im Hafen- und Lotsendienste beschäftigten Personen samt den zahlreichen das Aus- und Einladen der Schiffswaren besorgenden **Hafenarbeitern,** von denen allein in Hamburg während des Streiks über 20000 gezählt wurden. Und mit den Matrosen, den Heizern, den Maschinisten, den Lotsen und Hafenarbeitern leiden natürlich auch ihre Angehörigen und Familien. **Der Hafen verödet, das bunte Hafentreiben schwindet.** Bald aber hört auch das emsige Pochen und Hämmern, das fröhliche Arbeitsgetümmel der Werften auf. Was sollen Schiffbau und Schiffsausrüstung, wenn doch die Schiffahrt gehindert ist? Neue große Arbeitermassen verlieren ihr sicheres Brot. Immer weitere Kreise zieht die von der Blockade heraufbeschworene Not. Nicht bloß die auf den Werften am Schiffbau unmittelbar beteiligten Arbeiter, sondern auch diejenigen Arbeiter des Binnenlandes, die bestimmte Schiffsteile oder Gegenstände der Schiffsausrüstung fertigstellen, sowie diejenigen, welche die erforderlichen Rohstoffe zu Tage fördern oder in Halbfabrikate umwandeln, die Bergleute des Kohlen- und Erzbergbaues und die Eisenarbeiter, sie alle werden in ihrem Verdienste geschmälert oder gar völlig beschäftigungslos. Um welche gewaltigen Werte es sich bei dem Schiffbau der deutschen Handelsmarine handelt, geht daraus hervor, daß auf zwölf deutschen Werften in der Zeit von 1871 bis 1896 für 292½ Millionen Mark deutsche Handelsschiffe gebaut wurden. **Es ist klar, daß von diesen Millionen ein sehr großer, ja wohl der größte Prozentsatz auf Löhne entfällt, und es ist danach zu ermessen, von wie tiefgreifenden Folgen für das Schicksal zahlreicher Arbeiterfamilien die Hemmung des Schiffbaues sein muß.**

Aber alle diese Nachteile — so groß sie auch sind — verschwinden vor der unendlichen Fülle des Elends, das die Unterbindung des Seehandels über die Industriearbeiter heraufbeschwört, die von ausländischen zur See eingeführten

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Rohstoffen, Nahrungsmitteln leben, verarbeiten oder Fabrikate herstellen, die im Wege des Seehandels abgesetzt werden. Wir haben vorhin gesehen, daß Deutschland bereits in weitem Umfange von der überseeischen Einfuhr der nothwendigsten Nahrungs- und Genußmittel abhängig ist. **Eine Sperrung der Zufuhrkanäle für diesen Nahrungsbedarf muß daher notwendig zu einer Teuerung Anlaß geben, die naturgemäß am schwersten auf den ärmeren Volksklassen lastet.** Hier wird alsbald Schmalhans Küchenmeister, hier müssen die täglichen Rationen beschnitten, hier die Ansprüche an das Leben heruntergesetzt werden. Und wie auf der einen Seite die Preise steigen, so schwindet auf der anderen die Arbeitsgelegenheit. **Mit banger Erwartung richten sich die Blicke von Millionen auf das Meer hinaus, von wo ihnen sonst die für ihren Erwerbszweig unbedingt notwendigen Roh- und Hilfsstoffe kommen, aber umsonst.** In zahlreichen Industriezweigen und Gegenden Deutschlands würden dieselben tieftraurigen Zustände Platz greifen wie einst zur Zeit des Secessionskrieges unter den englischen Spinnern und Webern, als die Baumwolle von Nordamerika ausblieb. Die Not würde dann auch bei uns an die Thüren klopfen und das grinsende Gespenst des Hungers in die Fenster der Arbeiterwohnungen hineinstarren. **Und nicht viel besser als den Arbeitern erginge es den Landwirten wie den kleinen Gewerbe- und Handeltreibenden.** Was sie etwa an gestiegenen Preisen für ihre Erzeugnisse gewönnen, würde durch die Preissteigerung der von ihnen einzutauschenden Waren reichlich aufgewogen werden. Dazu müßte der Absatz sich stetig verringern, und auch mit wohlfeilem Kredite wäre es zu Ende. Die Not der Mittelklassen würde so derjenigen der Arbeiter auf dem Fuße folgen. Schließlich aber bliebe keine Klasse der Bevölkerung verschont, alle würden sie in Mitleidenschaft gezogen. Und nicht nur während der Dauer der Blockade träte die zerstörende Wirkung zu Tage, nein, auch nachher. Der überseeische Kundenkreis wäre verloren, der Handel hätte andere Wege eingeschlagen, und mit Deutschlands einflußreicher und bedeutungsvoller Stellung auf dem Weltmarkte würde es vielleicht für immer vorbei sein.

Nicht bloß ein, wenn auch noch so logisch entworfenes Phantasiegemälde bieten wir hier unseren Lesern, vielmehr hat die Geschichte selber bereits gesprochen, ihre Lehren sind die kraftvollste Stütze unserer Ausführungen. Man denke nur an die Kontinentalsperre der napoleonischen Zeit. Zahlreich war das Elend, das dieselbe im Gefolge hatte. Die 400 Hamburger Zuckerraffinerien, die 2200 Menschen beschäftigt hatten, die Kattundruckereien, die in Hamburg und dessen Umgebung 3000 Menschen mit Arbeit versahen, und die Tabakfabriken, die 1500 Arbeitern Verdienst gegeben haben sollen, wurden zu Grunde gerichtet. Ähnliches gilt auch von den damaligen Industrieorten des deutschen Binnenlandes. So mußten die Arbeiter und Lieferanten Remscheids das zu jener Zeit alljährlich einige Millionen Pfund Eisenwaren nach Nordamerika und Westindien versandte, diese Waren verrosten sehen. Ruin der Lieferanten wie Not und Elend unter den Arbeitern waren die unausbleibliche Folge. Als aber die Sperre beendigt war, da hatten die Engländer in

Amerika ihre Handelsherrschaft aufgerichtet und die Hanseaten von dem dortigen Markte verdrängt. Ja, selbst den eigenen Markt mußten sich die Hamburger erst von den Engländern zurückerobern. **So schwer lasteten die Folgen einer Sperrung des Seehandels schon auf dem damaligen Deutschland, dessen industrielle Entwickelung noch kaum über die ersten Ansätze hinweg war und das seine unentbehrlichsten Lebensmittel noch selbst im reichsten Maße erzeugte.**

Ist die Gefahr einer Blockade überhaupt vorhanden?

Aber vielleicht ist heute die Gefahr einer Blockade weniger vorhanden. O nein, wer das glaubt, irrt gewaltig. **Die Blockade ist ein völkerrechtlich anerkanntes Kriegsmittel.** Ein furchtbares, folgenschweres Mittel, das sich der Stärkere uns gegenüber nie nehmen lassen wird. Barbarisch wie es ist — auch die Verhandlungen der Friedenskonferenz haben an seinem Bestehen nichts geändert!

Was heißt Blockade? Absperrung jeglichen Seeverkehrs für eigene und fremde Schiffe. Sobald der Feind vor unseren Häfen eine genügende Anzahl von Schiffen aufgestellt hat, müssen auch die neutralen Staaten anerkennen, daß die Küsten blockiert sind, daß jedes ein- oder auslaufende Schiff sich der Wegnahme aussetzt. Die Furcht hiervor wird alle Schiffer und Rheder abhalten, den Güteraustausch überhaupt zu versuchen.

So günstig Deutschlands geographische Lage für den Handelsverkehr und die Vermittelung des Güteraustausches zwischen Festeuropa und der übrigen Welt auch ist, die Thatsache besteht, daß seine Küsten leicht zu blockieren sind. Man betrachte daraufhin einmal die Karte auf dem Titelblatt!

Unsere Haupthandelsinteressen konzentrieren sich in dem Winkel, wo die Halbinsel Jütland an die deutsche Küste ansetzt, dort münden die billigen Binnenwasserstraßen Jade, Weser, Elbe, Eider in die See ein, von dort führt auch der Kaiser Wilhelm-Kanal nach der Ostsee. Mit Leichtigkeit kann der Gegner durch eine Kette von Schiffen, im Viertelkreise ausgelegt, die ganze Küste absperren. **Hier aber in der Nordsee, in der deutschen Bucht, vor unserer Thür müssen wir die Herren sein!** Die anderen Zugänge zur Ostsee führen durch enge, leicht absperrbare Wasserstraßen, die einer militärisch und politisch schwachen und uns wenig wohlwollend gesinnten Nation gehören. Für eine starke Seemacht ist

es geradezu ein Kinderspiel, diese Handelswege mit wenigen Schiffen gänzlich zuzuschließen.

Man glaube auch nicht, daß sich ein durch Blockade gehinderter Warenverkehr nun einfach über Land fortsetzen ließe. Gewiß werden einzelne absolut notwendige Erzeugnisse anderer Länder per Bahn zu uns kommen. Aber Bahnfracht ist teuer, und unausbleibliche Spekulationen werden die Waren noch mehr im Preise steigen lassen. Dem Wohlhabenden wird es vielleicht immer noch möglich sein, seine Einkäufe zu machen, für den **Arbeiter** aber, der, wie oben gezeigt, der stillstehenden Industrie wegen auch nur kärglichen Lohn verdient, werden die Preise unerschwinglich hoch werden. Er **wird, er muß** die **Not zuerst und am größten empfinden.** Auch ist man berechtigt anzunehmen, daß ein mächtiger Gegner die Neutralität unserer nächsten Nachbarn in einem Kriege, wo es sich um Außerordentliches, um Sein oder Nichtsein handelt, nicht achten wird. Wer sind unsere Nachbarn, über deren Gebiete wir am leichtesten unsere See-Ein- und -Ausfuhr herstellen könnten? Holland, Belgien, Dänemark! Haben sie eine Flotte, um für ihre Neutralität eventuell zu kämpfen? **Nein!** Es wäre nicht das erste Mal in der Geschichte, daß das Völkerrecht bei solcher Veranlassung gebrochen würde und Macht vor Recht ginge! Holland und Dänemark wissen davon zu erzählen. Man sehe nur nach Südafrika! Die deutschen Postdampfer vom neutralen Hamburg nach der neutralen, Portugal gehörenden Delagoabai bestimmt, werden angehalten und auf Kriegskontrebande durchsucht. Als Kriegskontrebande erklären die Engländer auch Mehl und andere Nahrungsmittel, sobald sie für die Buren bestimmt sind. Werden sie zulassen, daß in das blockirte Deutschland über die neutralen Häfen Belgiens und Hollands Nahrungsmittel oder Rohstoffe eingeführt werden? Sicherlich nicht. Wir müssen uns davor schützen, daß es uns dereinst ergeht, wie früher denn Dänen und Holländern und heute den Buren. Was nützen den armen Buren Völkerrecht und Friedenskonferenz; mit oder ohne Recht hat England versucht, sie zu vergewaltigen! Gründe zum Krieg sind bald gefunden. Was hilft uns unser starkes Landheer, wenn wir hinterrücks durch eine Handel und Wandel vernichtende Blockade erdrosselt werden?

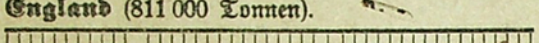
Gegen solches Unglück kann uns nur eine starke Flotte schützen.

Reicht die jetzige Flotte aus?

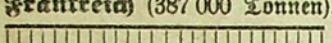
Man sage nicht: „Nun, für solche Zwecke haben wir doch schon jetzt eine Flotte, die wir bezahlen. Die soll uns eben die Seewege offen halten." Das sollte sie auch. In ihrer jetzigen Stärke kann sie es aber nicht. Der Zweck der neuen Regierungsforderungen ist ja gerade, die Flotte auf einen Stand zu bringen, daß sie dieser Aufgabe gewachsen ist. Man vergleiche einmal die nachfolgende Darstellung von der heutigen Stärke der verschiedenen Flotten und dann urteile man selbst.

Vergleich der Flotten der europäischen Seemächte im Jahre 1900 nach Anzahl und Tonnengehalt der Linienschiffe über 5000 Tonnen Deplacement.

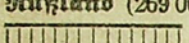
England (811 000 Tonnen).

 (69 Schiffe)

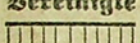
Frankreich (387 000 Tonnen).

 (41 Schiffe)

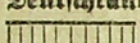
Rußland (269 000 Tonnen).

 (24 Schiffe)

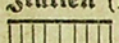
Vereinigte Staaten (189 000 Tonnen).

 (17 Schiffe)

Deutschland (164 000 Tonnen)

 (17 Schiffe)

Italien (189 000 Tonnen).

 (15 Schiffe)

Hiernach steht **Deutschland** in Bezug auf die Tonnenzahl des schwimmenden Materials **an letzter**, in Bezug auf die Anzahl der Schlachtschiffe **an vorletzter Stelle.** Sollen unsere braven Seeleute im Falle der Not Ehre und Leben einsetzen, ohne etwas erreichen zu können? **Denke jeder an seine eigene Dienstzeit!** Wie würde er über eine Regierung gescholten haben, die ihn mit unzureichenden Waffen ins Feld geschickt hätte!

Die Verhältnisse haben sich seit dem letzten Flottengesetz thatsächlich geändert. Vielleicht unterschätzte man auch 1897 unsere Gegner und überschätzte den Wert dessen, was damals erreicht werden konnte. Vor allem aber hatte man damals berechtigten Grund anzunehmen, daß wahrscheinlich in Zukunft bei Kriegsverwickelungen bei einer so starken Seemacht, wie England, für uns auf Hilfe von anderen Mächten, Rußland und Frankreich, gerechnet werden könne. Aus den Ereignissen der letzten Zeit läßt sich klar ersehen, daß auf einen solchen Beistand kein Verlaß ist.

Als in dem Streit um Faschoda oder, was dasselbe sagt, um den Besitz Oberägyptens, Frankreich 1899 dicht vor dem Krieg mit England stand, rührte Rußland, der Verbündete Frankreichs, auch nicht den kleinen Finger, um zu zeigen: Halt, ich bin auch da!

Sollen wir hoffen, daß es uns, die wir weder mit Frankreich noch Rußland verbündet sind, besser ergeht?

Falsch ist es schon im täglichen Leben, **sich auf einen anderen zu verlassen,** doppelt falsch in der Politik, dreifach falsch aber, wenn es sich dabei um Interessen handelt, deren Verlust für uns gänzlichen Ruin, für jede andere Macht aber Aufschwung der eigenen wirtschaftlichen Verhältnisse bedeutet.

Wie jedermann im Volke denken sollte!

Selbst ist der Mann! Wir müssen uns klar machen, daß es in Zukunft für uns heißt, fest auf zwei Beinen stehen! Zu Lande die Armee, zu Wasser die Flotte! Das giebt uns allein Rückgrat und Kraft für den Kampf ums Dasein, den der Einzelne wie die Völker kämpfen müssen.

Feinde ringsum, heißt es für uns, und ebenso: viel Feinde, viel Ehr! Wir sind beneidet, darum werden wir gehaßt. Laßt uns stolz sein darauf, daß wir beneidet werden, denn nur unsere Tüchtigkeit neidet man uns!

Vergeßt es nicht, **ihr deutschen Arbeiter, die Drohung,** die noch jetzt wieder durch alle deutschen Blätter geht und die vor wenigen Jahren von einem dünkelhaften Engländer ausging: **„Deutschland muß vernichtet werden, je eher, je besser," gilt euch in erster Linie!**

Klar und deutlich hat man es drüben im Lande der rücksichtslosen Kaufleute ausgesprochen: „Es giebt in Europa zwei große unversöhnliche entgegengesetzte Kräfte, zwei große Nationen, die die ganze Welt zu ihrer Domäne machen und von ihr Handelstribut einfordern möchten." Um jeden Winkel des Erdballs wetteiferten England und Deutschland. Eine Million kleiner Nörgeleien schaffen den größten Kriegsfall: „Wenn Deutschland morgen aus der Welt vertilgt würde, so gäbe es übermorgen keinen Engländer in der Welt, der nicht um so viel reicher würde. Völker haben jahrelang um eine Stadt oder um ein Erbfolgerecht gekämpft; müssen sie nicht um einen jährlichen Handel von 250 Millionen Pfund Sterling (fünf Milliarden Mark) Krieg führen?"

Mit dem Moment, wo die breite Masse des englischen Volkes deutlicher wie bisher und am eigenen Geldbeutel empfindet, daß durch die deutsche Konkurrenz der englische Handel und die englische Industrie geschädigt werden, **wird jedes Mittel populär und willkommen sein, um uns aus dem Wege zu räumen.** Wollen wir uns nun wehrlos verdrängen lassen? Wollen wir einfach zurückweichen und nachgeben? Jeder deutsche Mann wird im eigenen Interesse und im Hinblick auf sein Vaterland mit **„nein"** antworten.

Wer aber so denkt, wer begriffen hat, daß die Flottenfrage keine Parteifrage sein darf, wer einsieht, daß der Nutzen einer Flottenvermehrung nicht nur einzelnen Interessenten und Gesellschaftsklassen ausschließlich zu gute kommt, der muß auch die Konsequenzen ziehen und der Forderung zustimmen, daß unsere Flotte vermehrt werden muß. **So stark muß sie werden, daß es deutscher Kraft jederzeit gelingt, die deutschen Meere frei und deutsch zu erhalten.**

Nicht im Wege einer Sammlung von Mitteln kann die größere deutsche Flotte geschaffen werden. Sie muß in ihren Abmessungen und in ihrer Organisation durch Gesetz festgelegt werden.

Wie sollen die Kosten der neuen Flotte gedeckt werden?

Wie die Mittel für die Flotte aufzubringen sind, muß erwogen werden.

Der zweifellos günstige Stand unserer Reichsfinanzen wird die Lösung dieser Frage erleichtern. Der Reichstag hat die Pflicht, daß „wie" zu prüfen

und zu überlegen, wie es möglich ist, die Lasten der Flottenvergrößerung in wesentlichen auf die Schultern derjenigen zu legen, die am ehesten diese Mehrbelastung ertragen können.

Grund zum Klagen hat heute noch niemand.

Angenommen, daß jedermann gleichviel bezahlte, wurden pro Kopf der Bevölkerung für die Flotte im Jahre 1899 gelegt in

1.	England	15,40 M.
2.	Frankreich	6,20 „
3.	Japan	3,40 „
4.	Vereinigte Staaten	2,90 „
5.	Italien	2,80 „
6.	Deutschland	2,36 „
7.	Rußland	1,60 „

Abgesehen von dem armen Rußland sind also **die Marineausgaben in Deutschland bei weitem am geringsten.** Sogar Japan wendet pro Kopf der Bevölkerung eine ganz wesentlich höhere Summe für seine Marine auf als das Deutsche Reich.

Dabei ist außerdem zu berücksichtigen, daß die Steuerlast in Deutschland ohnehin viel geringer ist als in den übrigen Großstaaten, — dank der geringen Verschuldung und der hohen Rente des Staatsbesitzes. Durch die Ausgabenvergrößerung des neuen Flottengesetzes werden sich die Prokopfausgaben nur mäßig steigern. Mit Sicherheit verlautet, daß die Absicht besteht, keinenfalls neue Steuern auszuschreiben, die Verbrauchsartikel der Masse verteuern würden.

Es wird sich für den Einzelnen nach Pfennigen berechnen lassen, was er zu Gunsten einer größeren Flotte im Jahre mehr leisten muß.

Warum diejenigen unrecht haben, die die Flotte bekämpfen.

Die Stimmen derer, die in einer Flottenvergrößerung den Moloch des Militarismus und Marinismus bekämpfen, sie haben unrecht. Ganz besonders unrecht den Arbeitern gegenüber, wenn sie ihnen vorreden, daß die Flottenvermehrung nur den Kapitalisten zu gute käme. Es soll und braucht nicht geleugnet zu werden, daß deren Interessen auch wesentlich gefördert werden. Aber ihre Interessen und die der Arbeiter, die des ganzen Landes, hängen in dieser Frage aufs engste zusammen. **Die Flottenfrage ist nicht eine rein militärische Angelegenheit. Sie ist eine Frage von höchster wirtschaftlicher und politischer Bedeutung.**

Eine starke Flotte bedeutet Macht und Ansehen, Beschäftigung und Verdienst, Lebensgenuß und verbesserte Lebenshaltung, eine schwache Flotte Stillstand und Rückschritt, ein Sinken des deutschen Namens und allgemeinen wirtschaftlichen Niedergang.

Die Blockadegefahr ist nicht nur ein bloßes Schreckgespenst, wie man es beliebt hinzustellen.

Bei kriegerischen Konflikten kommt sie mit Sicherheit.

Wir können sie **vermeiden** durch Eingehen auf alle und jede Forderungen unserer Konkurrenten, durch Verzicht auf Widerstand; dann aber ist wirtschaftlicher Rückschritt unvermeidlich.

Wir können sie **verhindern**, indem wir uns so stark machen, daß kein Volk auf der Erde — auch die stärkste Seemacht nicht — wagt, uns unerfüllbare Bedingungen aufzuerlegen. Niemand darf sich sträuben, unter gerechten Bedingungen die deutsche Konkurrenz, den Austausch deutscher Güter überall auf der Welt zuzulassen.

Man baut auf Sand, wenn man den Versprechungen derer traut, die da sagen, daß die Interessen der arbeitenden Bevölkerung international seien und jeder Streit darüber sich selbst schlichten werde. Man frage einmal den englischen Arbeiter, wie er über diese Frage denkt, wenn kraft der Tüchtigkeit des Deutschen die Konkurrenz so groß geworden ist, daß deutsche Waren begehrter sind wie die anderen, und so unausbleiblich Arbeitsverminderung in England eintritt. Der englische Socialdemokrat Hyndman hat einmal gesagt: „Unsere Existenz als eine Nation freier Menschen hängt von unserer Beherrschung der See ab," und ebenso denken seine Landsleute. Gilt nicht dasselbe, was für die Engländer gilt, auch für uns?! Eine starke Flotte soll auch uns davor schützen, daß mit Gewalt zerstört wird, was unseres Volkes Tüchtigkeit aufgebaut hat.

Den Frieden will die starke Flotte befestigen. Welche Segnungen haben uns die letzten dreißig Friedensjahre gebracht und unter diesen Segnungen welche Fortschritte auf socialem Gebiet!

Aber nicht einen faulen, feigen Frieden, der vor jeder fremden Anmaßung feige zurückweicht, sondern einen kraftvollen gesicherten Zustand, unter dem es weiter gelingt, die große Frage der heutigen Zeit, die sociale Reform erfolgreich zu lösen.

Von diesem Standpunkt aus will die **Flottenfrage** angesehen, muß sie angesehen werden. In diesem Sinne wird und muß die Flottenfrage volkseinend wirken. **Sie giebt uns allen ein gemeinsames großes nationales Ziel,** an dessen Erstrebung jeder mitwirken kann, ohne sich damit in anderen inneren Fragen irgendwie zu binden.

Möge der Parteihader hierbei verstummen. Es gab schon damals eine Zeit, wo die Begeisterung für eine deutsche Flotte zündend und begeisternd wirkte — in dem bekannten Jahre 1848!

Damals fanden sich Männer **aller Parteischattierungen** in dem Wunsch nach einer Stärkung von Deutschlands Seemacht zusammen, weil sie mit Ingrimm sahen, wie herausfordernd uns das kleine Dänemark mit seinen wenigen Kriegsschiffen zu behandeln wagte, damals entstand auch jenes schöne Lied, das den bekannten Dichter und Demokraten Herwegh, der sich später der Sozialdemokratie anschloß, zum Verfasser hat:

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Erwach mein Volk mit neuen Sinnen!
Blick in des Schicksals goldnes Buch,
Lies aus den Sternen dir den Spruch:
Du sollst die Welt gewinnen!

Erwach mein Volk, heiß deine Töchter spinnen!
Wir brauchen wieder einmal deutsches Linnen
Zu deutschem Segeltuch.
Hinweg die feige Knechtsgebärde!
Zerbrich der Heimat Schneckenhaus,
Zieh mutig in die Welt hinaus,
Daß sie dein eigen werde!
Du bist der Hirt der großen Völkerherde,
Du bist das große Zukunftsvolk der Erde,
Drum wirf den Anker aus!

Das große Zukunftsvolk der Erde! Das ist ein Ziel, nach dem das ganze deutsche Volk streben soll, das ist der Stern, der ihm im neuen Jahrhundert leuchtet. Nicht nur die materiellen Güter des Lebens, Wohlstand, gesicherte Arbeit und Erfolg winken uns **bei dieser Art der Weltpolitik,** sondern auch die großen Ideale, ohne die auf die Dauer keine Nation sich frisch und stark erhalten kann: Gesittung, freies Geistesleben und Kultur. **Und unsere deutschen Arbeiter in Stadt und Land, deren Tüchtigkeit wir an den Leistungen von Landwirtschaft, Gewerbe und Handel täglich bewundern, deren unablässiges Ringen und Streben nach Bildung und Wissen unser ganzes nationales Leben erfüllt, deren Glauben und Hoffen auf die Zukunft unerschütterlich ist** — diese Arbeiter sollten sich je und je der Notwendigkeit einer solchen Weltpolitik und ihres Werkzeuges, einer starken Flotte, verschließen, während anderen Völkern, Engländern und Amerikanern, diese Überzeugung lebendige Kraft bereits geworden ist? Wer das glaubt, der kennt den deutschen Arbeiter, seinen Kopf und sein Herz nicht!

Druck: Deutscher Verlag (G. m. b. H.), Berlin S. W.