



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wislicenus, Georg: Schriften und Gedanken zur Flottenfrage

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Kampf wider Junker und Pfaffen und gegen die Armee begann, während gerade ein großer Teil der besten Österreicher, darunter zahlreiche Deutsche, zum erstenmal wieder Freude über Erfolge österreichischer Waffen empfand. In hellen Haufen verließen die deutschen Abgeordneten ihren Führer Herbst, der sich gänzlich einig mit der Presse fühlte und nur noch das Ministerium Auersperg stürzen wollte, worin er den Pfeiler der Politik der Staatsleitung sah, und zu dessen „parlamentarischem“ Sturz er schon mit den Italienern und später mit den Jungtschechen Verbindungen angeknüpft hatte. Das wurde zwar in der Presse rasch wieder vertuscht, aber Herbst sah sich genötigt, um nicht allein zu bleiben, sich selbst in den „Neuen Fortschrittsklub“ aufnehmen zu lassen, der eigentlich entstanden war, um sich seiner Leitung zu entziehen. Das geschah gerade zu der Zeit, wo die siegreichen Truppen aus Bosnien zurückkehrten. Noch einmal suchte Herbst seine Leute zusammenzuraffen, und es gelang ihm auch zum Teil, da der ganze Heerbaum der Presse sein Lob predigte. Die deutsche Bevölkerung hatte freilich die unzweifelhafte Empfindung, daß sich die einstige große Verfassungspartei in ein politisches Chaos aufgelöst habe, da ihr aber jegliche Leitung durch die Presse fehlte, und ihr keine Führer erstanden, übertrug sich die Verwirrung auch auf die Masse der Deutschösterreicher und wurde noch größer, als das deutsche Ministerium Auersperg, alles parlamentarischen Halts beraubt, seine Entlassung nehmen mußte. Aus jenen Tagen stammt die heutige deutsche Parteiverwirrung, die noch kein Ende gefunden hat und keins finden kann, weil gerade die Presse, die die hauptsächlichliche Schuld trug, alle Ursache hatte, sich nicht dazu zu bekennen, und darum die größten Anstrengungen machte, die deutschen Leser über die wirkliche Lage zu täuschen und ihre Aufmerksamkeit auf andre Dinge zu lenken. Die Nachfolger der alten deutschliberalen Partei sehen noch heute keinen Vorteil darin, dem deutschen Volke eine genaue Kenntnis der innern Politik Österreichs zu verschaffen, und auch die gelehrte Geschichtschreibung hat sich aus allerlei Bedenken gescheut, in ihren Darstellungen über die kriegerischen Ereignisse der Jahre 1859 und 1866 hinauszugehn.

(Schluß folgt)



Schriften und Gedanken zur Flottenfrage

Besprochen von Georg Wislicenus



Im Laufe des letzten Jahrzehnts haben sich die Ansichten des gebildeten Deutschen über die Flottenfrage fortwährend geklärt; dank der Tatkraft unsers Kaisers hat diese Klärung gute Früchte getragen: die deutsche Flotte hat seitdem sowohl an Stärke wie an Kriegsfertigkeit gute Fortschritte gemacht. Aber weil es sich dabei zunächst darum handelte, nicht nur die Versäumnisse früherer Jahrzehnte, sondern geradezu die seepolitischen Fehler von Jahrhunderten gut zu machen,

darum ist der Machtzuwachs im Vergleiche zu der Flottenstärke anderer Seemächte immer noch recht gering geblieben.

Gut Ding will Weile haben — eine starke Flotte läßt sich nicht aus dem Boden stampfen, sie bedarf zäher Arbeit während vieler gesegneter Friedensjahre. Jede Überhastung würde sich ebenso schädlich erweisen wie die frühere Vernachlässigung; nur eine stetige Entwicklung ist gesund und erhält den großen Betrieb, wie es eine Flotte ist, lebenskräftig. Unfre Flotte soll die Bedrohung Deutschlands und des deutschen überseeischen Handels durch mächtige Gegner unwirksam machen; daß wir zur Erfüllung dieses Zwecks schon heute eigentlich eine viel stärkere Flotte, als wir sie jetzt haben, notwendig brauchen, weiß seit der tatkräftigen Aufklärungsarbeit schon fast jeder Quartaner im ganzen Deutschen Reiche. Wir sind also Gott sei Dank in den zweiten Abschnitt der Erörterungen über die Flottenfrage eingetreten. Die Notwendigkeit einer möglichst starken deutschen Flotte ist anerkannt, jetzt kommt es hauptsächlich darauf an, darüber nachzudenken, wie sich der Ausbau der Flotte noch beschleunigen läßt, ohne daß dabei schädliche Überhastung eintritt. Einige von den Veröffentlichungen, die in der letzten Zeit diesem Zwecke zu dienen bestrebt sind, sollen hier betrachtet werden.

Erich Neuhaus geht in seiner sehr lesenswerten Schrift: „Die Flottenfrage unter den wirtschaftspolitischen und technischen Voraussetzungen der Gegenwart“ (Leipzig, Felix Dietrich, Preis 1 Mark) von dem vorzüglichen Grundgedanken aus: „Der bewaffnete Friede ist der dauerhafteste, und die schwerste Friedensrüstung ist billiger als ein verlornen Krieg.“ Dieser Kernsatz sollte in Riesenhuchstaben im SitzungsSaale des Reichstagsgebäudes als Menetekel an der Wand stehn! Der Verfasser bemüht sich, die Flottenfrage vom Standpunkte des volkswirtschaftlichen Bedürfnisses zu betrachten; er meint, die Flotte hätte uns bisher gefehlt, weil die wirtschaftlichen Voraussetzungen für ein Bedürfnis nach Schutz zur See — also Seehandel und überseeischer Landbesitz — gefehlt hätten, aber er gibt doch auch zu, daß die glänzenden Erfolge auf dem Lande, die das Deutsche Reich neu begründeten, auch daran schuld waren, daß das gesamte Volk und sein Reichstag den Einfluß der Seemacht unterschätzten. Auch das Schlagwort vom „gesättigten“ Deutschland schadete der Flottenentwicklung. Der mächtige Zuwachs an Linien Schiffen bei den fremden Seemächten wurde in Deutschland erst beachtet, als Kaiser Wilhelm der Zweite fast unmittelbar nach dem Antritt der Regierung auf das krasse Mißverhältnis der deutschen Flotte zu den fremden hinwies. Schon im vorhergehenden Jahrzehnt hatte die Gewerbetätigkeit mächtig zugenommen, weil die Bevölkerung schon 1890 seit dem Krieg um zehn Millionen Köpfe gewachsen war. Das Aufblühen der Industrie machte Deutschland seitdem immer abhängiger von dem Erwerb überseeischer Rohstoffe und von dem Absatz der eignen Gewerbearbeit an überseeische Kundschaft. Auch die starke Zunahme der deutschen Handelsflotte schuf für Deutschland eine gefährliche Lage: übelwollende Seemächtige Nebenbuhler sahen und sehen auch heute noch mit scheelen Blicken auf den lästigen, erfolgreichen Mitbewerber. Sehr richtig sagt Neuhaus: „Man war zu groß und zu reich geworden, um sich den Luxus der Schwäche noch länger

leisten zu können.“ Wie verhängnisvoll Schwäche zur See werden kann, haben die Kriege des letzten Jahrzehnts deutlich genug gezeigt. Die Milliarden deutschen Eigentums, die auf allen Meeren der Erde schwimmen oder in überseeischen Ländern nutzbringend angelegt sind, sie reizen die Beutelust fremder Seemächte von Tag zu Tag mehr. Wenn wir Deutschen eben nicht weltfremde Träumer wären, sondern findige Geschäftsleute, wie unsre angelsächsischen Vettern, so hätten wir längst die Flotte, die wir brauchen. Jetzt ist die Arbeit von mindestens zwei Jahrzehnten, wenn man nur vom Zeitpunkte der Reichsgründung an rechnet, nachzuholen. Neuhaus bemerkt sehr richtig, daß wir die Flotte, die das Flottengesetz von 1900 uns bis zum Jahre 1920 schaffen soll (wenn die friedliche Entwicklung bis dahin nicht von fremden Seemächten gestört wird), daß wir eine solche Flotte schon 1900 nötig gehabt hätten; und er befürchtet, daß alle bisherigen Aufwendungen vergebens gewesen sein könnten, falls das deutsche Volk sich nicht in der letzten Stunde zu noch viel größern Anstrengungen, zu wirklichen Opfern für den beschleunigten Ausbau der Flotte aufrafft. Die politische Lage beurteilt Neuhaus durchaus richtig: „Unsre Stellung auf dem Festlande war seit den Tagen von Kronstadt und Toulon niemals auch nur annähernd so gesichert wie heute. Und doch diese politische Gewitterchwüle, dieser weitverbreitete Pessimismus, das Bewußtsein nahe drohender Gefahr; das allmählich auch in weitem Schichten Eingang findende Gefühl, daß die Friedlichkeit der eignen Politik nicht mehr genügt, den Frieden auch tatsächlich zu gewährleisten. Ist das nicht Beweises genug, wie furchtbar unsre Verwundbarkeit zur See sich gesteigert hat? Wir haben heute mehr zu verteidigen denn je, und unsre Rüstung ist leider nicht relativ stärker geworden!“

Nach einer kurzen Besprechung des augenblicklichen Zustands der deutschen Kriegsflotte vergleicht der Verfasser unsre Flotte mit denen der vier größern Seemächte; er benutzt dazu die zuverlässige Zusammenstellung aus dem neuesten Nauticus-Jahrbuche sowie auch dessen ausführliche Schiffslisten. Nach einigen marinetchnischen Erläuterungen kommt Neuhaus dabei zu dem Schlusse, daß wir noch immer zur See schwächer sind als jeder Gegner, mit dem wir kriegerisch zusammengeraten könnten, trotzdem daß wir an Bedeutung und Umfang der Seeinteressen der zweite Großstaat sind. Weil eine ungenügende Flotte am teuersten sein würde, findet Neuhaus eine neue Formel für die Stärkebestimmung der deutschen Flotte in dem Grundsatz: unsre Flotte müsse jeder einzelnen Seemacht außer England gewachsen sein und müsse auch stark genug sein, im Bunde mit einer dritten Seemacht sogar England im Notfalle die Spitze bieten zu können. Das ist kein unerreichbares Ziel, trotzdem daß wir vorläufig noch recht fern davon sind. Es liegt nur an uns, daß wir mit unsrer Flottenentwicklung nicht hinter den Vereinigten Staaten und Frankreich zurückbleiben; beide Staaten haben viel weniger auf See zu verlieren als wir. Auch in diesem Grundsatz kann man dem sachlichen, nüchternen Urteil des Verfassers voll beistimmen. Seine technischen Ausführungen, in denen er die Erfahrungen aus den letzten Seekämpfen beleuchtet, sind ebenfalls verständlich; er sieht, wie alle ernsthaften Sachleute, den Kern der Flotte in den Linienschiffen und erkennt die Bedeutungslosigkeit der russischen Erfolge im Kreuzerkrieg.

Verstärkung der Schlachtflotte, das ist das Ziel; auf welchem Wege es am schnellsten und sichersten zu erreichen sein wird, das wird man füglich den Fachleuten überlassen können, denen wir die beiden Flottengesetze zu danken haben. Das Flottengesetz hat sich trefflich bewährt; auf seiner Grundlage kann der Reichstag die Flotte sicher und schneller als jetzt schaffen, wenn er nur die Notwendigkeit der Baubeschleunigung einzieht und die für schnellern Ausbau nötigen Mehrkosten bewilligt. So gut wie durch eine Novelle zum ersten Flottengesetz der Bestand der künftig zu schaffenden Flotte vermehrt wurde, so gut kann im Rahmen des Gesetzes durch eine ergänzende Novelle auch der Ausbau gewisser Neubauten oder Ersatzbauten beschleunigt werden. Denn darum dreht es sich ja, und nicht um die Frage, wieviel Schiffe wir Anno 1920 haben sollen. Mir scheint, die Neuhaußsche Schrift würde noch wirkungsvoller sein, wenn er nicht den jetzt recht allgemein gewordenen Brauch mitgemacht hätte, auch seinerseits einen Entwurf zu einem neuen Bauprogramm aufzustellen. Sein Entwurf scheint klar und verständlich, auch wohl ausführbar, das kann ihm nicht bestritten werden. Aber hat er auch die mancherlei Schwierigkeiten erwogen, die technischen wie die politischen, die die Vorlage seines Entwurfs vor Bundesrat und Reichstag machen würde? Hat er eine Ahnung davon, wie viele Fäden harmonisch ineinander verknüpft werden müssen, ehe das, was er schnell und leicht auf dem Papier entworfen hat, auch zur Tat werden kann? Das „leicht beieinander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stoßen sich die Sachen“ gilt auch leider für unsern Flottenausbau so gut wie für jedes andre menschliche Unternehmen. Da aber gerade wir Deutschen mehr als andre ein Volk von Tiftlern sind, müssen sich meines Erachtens gerade alle die, die das dringend nötige Bedürfnis für eine starke, recht starke deutsche Flotte klar erkannt haben, große Beschränkung auferlegen, wenn sie die Köpfe der schwerfälligeren und bedächtigeren Flottenfreunde und Landsleute nicht verwirren wollen. Denn was kommt dabei heraus: es werden so viele anscheinend sehr gute Entwürfe zur Verstärkung der Flotte aufgestellt, daß man über den Widerstreit in den Einzelheiten stellenweise schon das große Ziel aus den Augen verliert. Der deutsche Flottenverein tritt für ein drittes Doppelgeschwader ein, Neuhauß bekämpft mit sehr beachtenswerten Gründen die Form dieses Vorschlags, Graf Reventlow will ein neues Geschwader von zehn Linienschiffen, G. A. Erdmann schwärmt für eine starke Auslandsflotte. Du lieber Himmel, wozu diese nutzlosen querelles allemandes: Schiffe, Schiffe und nochmals Schiffe, und die Männer dazu, die auf ihnen siegen sollen, darum dreht sich die Sache — um weiter nichts. Was für Schiffe und wieviel Schiffe gebaut werden müssen, das sollten wir doch getrost denen überlassen, die in dieser sehr schwierigen Frage weit mehr Sachkunde, mehr Erfahrung, mehr technischen und politischen Überblick und Einblick haben als wir allesamt. Wir andern sollen nur das Rohmaterial herbeischaffen, meinetwegen auch einzelne behauene, gut vorbereitete Bausteine; aber zum Aufbauen sind ja bewährte Baumeister da. Die einzige Frage, um die es sich bei allen diesen Erwägungen dreht, bleibt doch immer die: Wie kann die Flotte, die jetzt im Flottengesetz erst größtenteils auf dem Papiere steht oder durch veraltete Linienschiffe (Sachsenklasse und

Oldenburg) und kleine Küstenpanzerschiffe (Fritjoffklasse) aushilfsweise ersetzt wird, so schnell wie möglich kriegsfertig gemacht werden? Denn wir können bei der veränderten politischen Lage nicht bis 1920 auf eine Flotte warten, die uns jetzt schon bitter not tut.

Viel wichtiger als die Erörterung technischer Einzelheiten ist meines Erachtens für den tätigen Flottenfreund die Beleuchtung der politischen und der wirtschaftlichen Seiten der Flottenfrage. Immer wieder muß dem deutschen Volke klar und unzweideutig gesagt werden, daß schon unsere allernächste politische Zukunft schwer bedroht sein würde, wenn Deutschland nicht Schritt hielte mit allen andern Seemächten, Englands vierfache Übermacht ausgenommen; immer aufs neue müssen Sachkundige gangbare Wege suchen, die freilich schweren aber auch sehr nützlichen Ausgaben für die Flotte in der verständigsten und gerechtesten Weise aufzubringen. Da hat auch Neuhaus einen Gedanken, der beachtenswert scheint: er schlägt ungefähr nach englischem Muster eine Erbschaftsteuer für Reichszwecke vor, die mindestens hundert Millionen jährlich bringen müßte. Gerade die Vorschläge zur Deckungsfrage der Flottenkosten sind ja auch die beste Herz- und Nierenprüfung für die echten und die Talmideutschen. Jede Hebung des vaterländischen Gewissens ist deshalb viel wichtiger für die Förderung der Flottenfrage, als das noch so kernhafte Verfechten dieses oder jenes unmaßgeblichen Entwurfs zu einer neuen Flottenvorlage. So sachlich klar auch die Neuhausische Schrift ist, den wirtschaftspolitischen Teil der Flottenfrage behandelt sie noch nicht tief genug. Der technische Teil dieser Lebensfrage für unsere Zukunft macht überhaupt geringe Schwierigkeiten; auch Schiffbauwerkstätten lassen sich neu schaffen, Bauhellinge können an vorhandenen Werften angebaut werden, und an tüchtigen Marinetechnikern ist in Deutschland kein Mangel.

Sehr nützlich sind deshalb gerade zur Förderung der Flottenfrage oft Arbeiten, die ganz andern Zwecken dienen. Eine sehr lesenswerte ökonomischpolitische Studie von Dr. Erich Murken über „die Grundlagen der Seeschifffahrt“ (Berlin 1904, E. S. Mittler & Sohn) beleuchtet „unter dem grellen Licht der Tatsachen“ die Unentbehrlichkeit einer starken deutschen Kriegsslotte; denn sie erläutert in sehr gründlicher und durchdachter Anordnung den unermesslichen Nutzen, den die Seeschifffahrt für Deutschlands Gedeihen hat. Die Wohlfeilheit der Seefrachten gegenüber den Landwegen, also die „geradezu überwältigende Preisüberlegenheit des Seetransports“ sichert dem Seeverkehr überall da den Vorzug, wo es nicht auf allzu große Schnelligkeit ankommt. Oft genug ist schon darauf hingewiesen worden, daß die Holländer und seit Cromwells Gewaltakten die Engländer als „Seefrachtfuhrleute“ für den internationalen Handel die reichsten und mächtigsten Völker waren und sind. Zum Beispiel betrug die Seefracht in den Jahren 1891 bis 1894 durchschnittlich für Getreide auf Dampfern 8,10 Mark für die Tonne, dagegen der Spezialtarif der preußischen Staatsbahn für die billigste Getreidefracht 7,77 Mark für den Doppelzentner für 1700 Kilometer, während die genannte Seefracht für die Strecke von 5670 Kilometer zwischen Newyork und Liverpool gilt. Die billigste Bahnfracht ist mithin dreiunddreißigmal teurer als die Seefracht, für dieselbe

Strecke und dasselbe Gewicht berechnet. Auch die Sicherheit des Verkehrs ist nach der Unfallstatistik bei Dampfern größer als auf der Bahn! Diese billigen Seefrachtsätze erklären am besten, warum die Landwirte mit schwerem Herzen und manchmal sogar nur auf äußern Antrieb, wie Neuhaus erwähnt, die Flottensache unterstützen. Heutzutage, wo geschlachtetes Vieh auf besondern Dampfern mit Mühleinrichtungen aus Australien herbeigeschafft wird und auf dem deutschen Marke den Preis des einheimischen Schlachtwiehs stark herabdrückt, ist es nicht zu verwundern, daß die Landwirte zu Schutzzöllnern werden und dem billigen Seeverkehr und allem, was mit ihm zusammenhängt, kein weiteres Gedeihen wünschen. Das ist menschlich, ja allzu menschlich. Murken berechnet sehr anschaulich, daß der im Dezember 1902 bewilligte Schutz Zoll von 50 Mark auf die Tonne einer Seefrachtrate entspricht, mit der das ausländische Getreide eine volle Erdumsiegung machen könnte (um ohne den Schutz Zoll bei uns denselben Preis wie jetzt mit dem Zoll zu haben). Murkens Ausführungen über die Seefrachten von Getreide beweisen deutlicher als irgend etwas andres, wie maßlos verblendet die deutschen Arbeiter sind, daß sie die in ihrem ganz persönlichen Nutzen liegende Seemachtpolitik des Deutschen Reichs nicht mit allen Kräften fördern. Goldne Worte spricht Murken über dieses große Interesse der Arbeiterschaft an der Seeschiffahrt: „Die Verbilligung der Transportkosten hat in Verbindung mit der Verringerung der Produktionskosten der Waren selbst das sozial so überaus erfreuliche Ergebnis gehabt, daß Luxusgüter früherer Epochen, deren Konsumtion nur den Reichsten zugänglich war, heute Gegenstände des Massenkonsums geworden sind. Der ärmste Arbeiter konsumiert in seiner Kleidung und Nahrung heute Erzeugnisse der fernsten Weltteile. Man darf behaupten, daß Männer wie Watt, Stephenson, Fulton, John Elder (Erfinder der den Dampferbetrieb stark verbilligenden Verbundmaschine), indem sie die Naturkräfte erfolgreich in den Dienst der Menschheit zwangen, materiell für die Verbesserung der Lebenshaltung der untern Volksschichten mehr geleistet haben als alle sozialistischen Utopisten und Demagogen mit ihren unfruchtbaren abstrakten Doktrinen und Systemen, die nicht in die konkrete Wirklichkeit zu übertragen sind. Von der Aufrechterhaltung und Weiterbildung von Weltverkehr und Welthandel hängt heute die Lebenshaltung der weitesten Volksschichten ab. Den Weltverkehr zu fördern, liegt nicht nur ein großes kulturelles, sondern ein noch stärkeres soziales Interesse vor.“

Zur Förderung des Weltverkehrs im sozialen Interesse des eignen Volks gehört aber vor allem Macht, damit nicht stärkere Nebenbuhler im Seehandel „die reife Ernte einheimen.“ Murken erinnert daran, daß die Herzlichkeit der Beziehungen zwischen den meisten Völkern heutzutage nicht Gefühlsache, sondern Geschäftsache sei; da die amerikanische Einfuhr nach England im Rechnungsjahre 1900/01 624 Millionen Dollars, nach Deutschland nur 188 Millionen Dollars Wert hatte, so schließt Dr. Murken sehr richtig, daß deshalb die Freundschaftsgefühle der sehr geschäftskundigen Politiker der Vereinigten Staaten dreifach stärker für England als für Deutschland sein müßten. Es mag wohl wahr sein, daß die Höhe unsers Schutzzolls gegen amerikanisches Getreide und

Fleisch der eigentliche Gradmesser für die Wärme der Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten ist.

Die deutsche Arbeiterschaft in den Gewerbebezirken hat also tatsächlich, wenn man überhaupt Sonderinteressen über das allgemeine Wohl stellen will, ein viel intensiveres Interesse an der schnellen Stärkung der deutschen Kriegsflotte als die extremen Schutzöllner im Bunde der Landwirte. Denn wenn einmal die Vereinigten Staaten des ständigen Zollkriegs überdrüssig werden sollten und sich dafür an den deutschen Seeinteressen schadlos halten würden, oder wenn England aus Furcht, im friedlichen Wettbewerb vom deutschen Exporthandel in aller Welt immer mehr geschädigt zu werden, einen Seekrieg mit Deutschland vom Zaun bräche, dann wären die deutschen Industriearbeiter die ersten, die die Zechen zu zahlen hätten — weil dann mit einem Schlage die überseeische Ausfuhr deutscher Gewerbeerzeugnisse gehemmt und vielleicht für Menschenalter vernichtet würde. In unserm Jahrhundert des schärfsten Wettkampfes aller Völker der Erde auf industriellen und technischen Gebieten behält eben schließlich genau wie zur Zeit des viel edlern Raubrittertums der Stärkste immer Recht; Murken führt La Fontaines Fabelspruch an: *La raison du plus fort est toujours la meilleure*. Ein Volk wie das deutsche, dessen Saugwurzeln über den ganzen Erdball fassen, hat heutzutage doch noch andre Aufgaben als die, durch hohe Schutzzölle seine überseeische Kundschaft vor den Kopf zu stoßen. Die starke Bevölkerungszunahme zwingt Deutschland mit der Zeit dazu, die industriellen Interessen als mindestens gleichberechtigt mit den landwirtschaftlichen zu behandeln. Für die nächsten Jahrzehnte, so lange Rußland mit den Japanern um die Vorherrschaft in Asien zu kämpfen hat, bleibt die Stärkung der Seemacht Deutschlands wichtigste Aufgabe, weil jede gewaltsame Schädigung des deutschen Seehandels und der deutschen Seeschifffahrt die verhängnisvollsten Folgen haben würde. Warum sehen die deutschen Arbeiter nicht die Erfolge der englischen Arbeiterschaft? Wem verdankt denn der englische Arbeiter seinen hohen Lohn und sein billiges Brot, seine gute soziale Stellung? Ist er etwa intelligenter, fleißiger oder sparsamer als der deutsche? An Tüchtigkeit im Berufe steht der Deutsche dem Engländer wohl nicht nach, aber der englische Arbeiter ist ein harmonischer Teil seines Landes und seines Staatswesens, der deutsche dagegen ist zu seinem eignen Verhängnis so verblendet, daß er jede Machtpolitik seines Vaterlandes bekämpft. Mit demselben Stolz und demselben Verständnis wie jeder Lord zahlt der englische Arbeiter freudig seinen Anteil an der hohen „Versicherungsprämie für die Erhaltung von Frieden und Wohlfahrt,“ denn er weiß, daß die von ihm mitgeschaffne mächtige Flotte das einzige Mittel ist, die Freiheit des Meeres für die britische Seeschifffahrt und die Ausbreitung des britischen Seehandels zu behaupten. Mit Redensarten nach Art der deutschen und der französischen Utopisten halten sich die praktischen Engländer und auch die Nordamerikaner nicht lange auf; sie fördern den Flottenbau nicht aus nationaler Sentimentalität, sondern weil sie genau wissen, daß die Seeherrschaft ihren persönlichen Wohlstand sichert und mehrt. Auch die lebhafteste Beteiligung der Lords, des hohen englischen Adels an vielen Schifffahrtsunternehmungen ist nicht etwa Flaggensentimentalität, sondern beruht

auf sehr gewichtigen Pfunden Sterling; sie wissen, daß ihr Kapital ihnen sicher ist und sich gut verzinst. Gruppen von Geschäftsleuten in London und Paris, die eiferfüchtig die günstige Entwicklung der deutschen überseeischen Interessen verfolgen, berechnen schon, welcher Nutzen für sie bei einer Schädigung Deutschlands abfällt; sie suchen die „öffentliche Meinung,“ die „Stimmung“ des gebildeten Pöbels ihrer Länder zum Angriff gegen Deutschland zu drängen.

Auf diese latente, von Jahr zu Jahr an Spannkraft zunehmende Gefahr weist eine der wichtigsten der neuen Schriften zur Flottenfrage hin, nämlich das Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen (Nauticus-Schriften: Band IX, 1904, Verlag der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin). In dieser „unter teilweiser Benutzung amtlichen Materials“ anonym herausgegebenen Veröffentlichung wird angeraten, mit der Tatsache zu rechnen, „daß wir in aller Welt nur einen zuverlässigen Freund und Bundesgenossen haben, der jeder Prüfung gewachsen ist. Dieser Freund und Bundesgenosse aber ist die deutsche Nation in ihrer Gesamtheit, wenn sie fest zusammensteht, und wenn sie stetig daran arbeitet, stärker zu werden.“ Das klingt ganz gut, aber ob das deutsche Volk so, wie es jetzt ist, zerfressen und vergiftet von kleinem Parteihader, mit kurzzeitigem Kleinrämergeist erfüllt, der nur für schildbürgerhafte Kirchturmspolitik noch Tatkraft findet, wirklich gewachsen ist, das müßte wohl erst noch bewiesen werden. Geredet wird genug, aber gehandelt wird zu wenig. Was uns bitter not tut, weiß heute fast jeder in deutschen Landen, auch die schweren Gefahren, die uns von See her bedrohen, erkennen die meisten, und doch kann sich die Gesamtheit der Volksvertretung noch immer nicht dazu aufschwingen, mit großem Blick für die Sache auch die leidige Geldfrage zu erledigen, um die sich schließlich alles dreht. Tausende von Millionen kostet den Russen der schwere ostasiatische Krieg, der auf immer verhütet worden wäre, wenn sie rechtzeitig ein halbes Duzend tüchtiger Linienfahrer mehr vor Port Arthur bereit gehalten hätten. Viele Milliarden deutschen Eigentums, deutschen Arbeitsfleißes stehn auch bei uns auf dem Spiele, wenn wir von fremden Wettbewerbern aus Handelsneid von der See verdrängt werden würden! In solcher schweren Zeit tut es wahrlich not, daß wir Deutschen einmütig zusammenstehn. Und Nauticus hat sehr Recht, darauf hinzuweisen, daß die dreiunddreißig Jahre Frieden, unter deren Schirm sich Deutschland entwickeln konnte wie kein andres Land der Erde, ein Ende nehmen können. Um so nötiger ist es, daß die breite Masse des Volks in richtiger Weise über die Gefahren aufgeklärt wird, die uns jetzt mehr denn je von außen bedrohen.

Das Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen ist aber durchaus kein Agitationsmittel; es bringt nur sachliche nüchterne Berichte über alle Fragen, die unsere Seemachtentwicklung berühren, betrachtet also die Flottenfrage vom höchsten Standpunkt aus. Die Besprechung der maritim-technischen Entwicklung aller Seemächte ist deshalb der Kernpunkt des Jahrbuchs. Der sich jährlich wiederholende Rückblick auf die Fortschritte im deutschen Flottenausbau und auf die Tätigkeit der deutschen Flotte im verfloßenen Jahre zeigt viel Erfreuliches; die Bemerkungen zu den Flottenübungen belehren uns freilich darüber, daß der Mangel an schnellen und starken Panzerkreuzern beim Aufklärungsdienst recht

fühlbar geworden ist. Mit berechtigtem Stolz aber wird hervorgehoben, daß unsere Schiffe während der Manöver allen Anforderungen gewachsen waren, und daß keine ernstlichen Beschädigungen vorgekommen sind. Viel ungünstiger aber für uns fällt die Betrachtung über die Fortschritte der fremden Kriegsflotten aus, insbesondere der Stärkevergleich der fünf Seemächte für die Jahre 1904 und 1908. Namentlich England und die Vereinigten Staaten rüsten ganz gewaltig, so zwar, daß die nordamerikanische Schlachtflotte schon 1908 doppelt so viele Linienschiffe und dreimal so viele Panzerkreuzer kriegsbereit haben wird als jetzt. Während unser jetziger Bestand an Linienschiffen und an Panzerkreuzern noch etwas größer als der der nordamerikanischen Marine ist, wird sich das Verhältnis bis 1908 sehr zu unsern Ungunsten verschieben, und zwar so weit, daß der nordamerikanische Linienschiffsbestand 1908 nahezu das Anderthalbfache und der Bestand an Panzerkreuzern sogar das Doppelte des deutschen — nach der Wasserverdrängung, dem besten Maße, gemessen — sein wird. Das ist ein geradezu beunruhigender Rückgang in dem Stärkeverhältnis zwischen uns und den Vereinigten Staaten, der um so schwerer ins Gewicht fallen wird, je höher der Bund der Landwirte den Schutz Zoll auf amerikanisches Getreide und Fleisch hinausschraubt. Ein Blinder muß es sehen, daß dieses Stärkeverhältnis der deutschen Flotte zu den beiden tatkräftigsten Seemächten nicht im Einklang steht. Nauticus kennzeichnet Deutschlands Stellung dabei mit folgendem: „Über die Grenzen seiner kontinentalen Großmachtstellung herausgewachsen und auf das Meer als den Hauptträger seiner Volksernährung und Volkserhaltung angewiesen, steht es als Seemacht allein und nur auf sich selbst angewiesen, um sich die mühsam errichteten Grundlagen seiner Volkskraft und seiner Lebensfähigkeit zu erhalten.“

Das Verhältnis der deutschen Flotte zu der englischen ist ungefähr wie 1 : 5, wenn man den Bestand an Linienschiffen und großen Kreuzern zusammenrechnet, noch etwas ungünstiger als 1 : 4, wenn man nur die Linienschiffe rechnet; das ist um so unerfreulicher, als seit der neuen Freundschaft der europäischen Westmächte und der Zerstörung des besten Teils der russischen Flotte das schöne Traumbild von der Vereinigung Festeuropas gegen England zerronnen ist, von dem noch vor nicht langer Zeit der leider für Deutschlands Seemachtentwicklung viel zu früh gestorbene flottenfreundliche Reichstagsabgeordnete Dr. Lieber sehr verständlich schwärmte. Um so nötiger ist es, daß wir andern Dr. Liebers Mahnruf nicht vergessen: „Die Waffen entscheiden über die Welt, und nicht die Überlegenheit der Kultur, sondern Streitbarkeit und Sinneseinigkeit erhalten die Völker!“

Wie traurig aber sieht es heutzutage bei uns mit der Sinneseinigkeit aus! Gerade die berufnen Verkündiger christlicher Liebe und Demut benehmen sich in unserm zwanzigsten Jahrhundert zuweilen fast ebenso kurzsichtig und unduldsam wie zu Zeiten des Dreißigjährigen Krieges, von dessen Greueln ein großer Teil in das Schuldbuch zänkischer Theologen aller Richtungen und Bekenntnisse geschrieben werden kann. Können wir denn im Zeitalter der Röntgen- und Marconistrahlen nicht mindestens dieselbe Geistes- und Gedankenfreiheit beanspruchen und ebensoviel Eintracht und Frieden zwischen den vielen

kleinen Päpftlein aller Bekenntnisse und dem einen großen Papste herstellen, wie das scharfe Auge und der energische Krückstock des großen Preußenkönigs in der Popszeit sie jedem seiner Untertanen gewährten? Seit Jahrhunderten vergiften die endlosen und zwecklosen kirchlichen Streitigkeiten im Reiche die Sinneseinigkeit gerade des zuverlässigsten Teils des deutschen Volkes. Aber wann wird wohl der Evangelische Bund, der stärkste Rufer im Kampfe gegen Rom, zu der tiefen Einsicht Friedrichs des Großen kommen, daß jeder nach seiner eignen Façon selig werden dürfe? Soll dem Goethes bitteres Wort über die Kirchengeschichte als „Mischmasch von Irrtum und von Gewalt“ auch noch für das neue Jahrhundert wahr bleiben, soll das tiefinnerliche, echt religiöse deutsche Gemüt immer aufs neue durch den unseligen kirchlichen Hader in deutschen Landen beunruhigt werden? Diese ungelöste Frage hat viel mehr mit der Flottenfrage zu tun, als mancher ahnt. Denn wie soll das vaterländische Gewissen geweckt und gestärkt werden, wenn das religiöse Gewissen der besten Deutschen aller Bekenntnisse fortwährend durch Ärger und Unruhe geschädigt wird! Wenn die Gegensätze zwischen Protestanten und Katholiken noch künstlich verschärft werden, wie zum Beispiel durch die unfruchtbaren Hegereien gegen das Papsttum, die ein früherer Jesuitenpater fast wie Sport betreibt, dann wird trotz vielen mehr oder weniger schönen Worten nichts andres erreicht als Hemmung der gemeinsamen tatkräftigen vaterländischen Arbeit. Möge sich jeder ehrliche Protestant doch einmal gründlich in das Empfinden der katholischen Minderheit unsers Volkes bei solchen Anlässen hineindenken. Zeitschriften und Zeitungen, die gewohnheitsmäßig die religiöse Klust in Deutschland vergrößern, sind noch vaterlandsschädlicher als die Mistblüten unter den Witblättern, denn Leute, die an solchem Gestank Gefallen finden, sind für ernste vaterländische Arbeit überhaupt unbrauchbar.

Diese kurzen Erörterungen zeigen wohl dem Denkenden schon zur Genüge, daß erst noch mancher Acker bestellt werden muß, und mancher Dornbusch seiner schlimmsten Stacheln entkleidet werden muß, ehe Nauticus auf die Gesamtheit des deutschen Volkes als zuverlässigen Freund und Bundesgenossen rechnen kann.

Der Flottenverein ist sicherlich eine erfreuliche Erscheinung; aber auch er gerät zuweilen auf Holzwege, wenn er die technische Seite der Flottenfrage zu stark betont; sein künftiges Hauptziel muß es sein, seine großen Mittel dazu zu verwenden, die breiten Schichten der Arbeiterbevölkerung klar und unwiderleglich von der Notwendigkeit des Flottenbaues zu überzeugen. Diese Art von „innerer Mission“ ist freilich nicht leicht, aber es fehlt ja gottlob auch bei uns in Deutschland noch nicht an tüchtigen Männern mit unbefangnem Urteil, die mit dem einfachen Manne zu reden verstehen, die den Pulsschlag der Volksseele noch fühlen. Den meisten von uns, die wir einseitig in irgendeinem Beruf arbeiten, ist leider heutzutage mehr als je die Fühlung mit dem Volksempfinden verloren gegangen, der Gebildete ist also heute leider nicht mehr, wie noch zu Großvaters Zeiten, der geistige Führer der handarbeitenden Volkskreise. Die Schädlichkeit der Volksverhäger wäre längst entlarvt, wenn unter den Gebildeten mehr echte Volkskenner wären, sozusagen vaterländische Missionare,

deren Lebensaufgabe die Gefundung des vaterländischen Empfindens der irrefeleiteten Landsleute wäre, also freiwillige Krankenpfleger unsrer heute stark verseuchten deutschen Volksseele. Ein sehr schwerer Beruf, aber auch einer, der unvergänglichen Lohn eintrüge! Solche Männer müssen im Dienste des Flottenvereins oder besser ganz unabhängig von jedermann furchtlos und treu wie dereinst Paulus als echte Volksapostel auftreten, um die falschen Propheten zu bekämpfen.

Die vorstehenden Gedanken hat der Nauticusaufsatz über die Grundzüge der englischen Kolonialpolitik geweckt; denn dieser Aufsatz zeigt in scharfer Beleuchtung, was uns fehlt, wie viel mehr Schicksalsgunst die Engländer genossen haben, und wie viele Einflüsse jahrhundertlang dazu beigetragen haben, in England einen einmütigen starken Volkswillen, ein nationales Selbstbewußtsein fast ohnegleichen groß zu ziehn. Deutschland war zerrissen, England war einig durch Jahrhunderte, das sagt eigentlich alles. Auch die Glaubensspaltung, die in Deutschland noch heute so unselig nachwirkt, hat das englische Nationalgefühl nie geschädigt; der Großadmiral Howard, der die Armada Philipps des Zweiten besiegte, war selber Katholik!

Nauticus sagt: „Ein starkes nationales Selbstbewußtsein ist augenscheinlich die Grundbedingung kolonialer Tätigkeit. Wir finden die beiden Völker, die im Mittelalter am seemächtigsten und im Besitz des europäischen Handels waren, aber der nationalen Einheit ermangelten, von der Neuen Welt ausgeschlossen und sehen sie (Deutschland und Italien) erst in neuester Zeit, nachdem sie sich zu Nationalstaaten zusammengeschlossen haben, ihre Blicke übers Meer richten. Die Kolonien gründenden Völker bilden alle Nationalstaaten und zeichnen sich durch ihr Nationalgefühl aus. Aber mit dem Nationalgefühl allein ist noch nichts getan. Ohne entsprechende Leistung artet es zur nutzlosen, ja schädlichen Eitelkeit aus. Zur Erklärung der englischen Erfolge muß daher die englische Tatkraft und Fähigkeit in der Arbeit herangezogen werden.“ Aber auch diese echt germanische Tugend ist es nicht allein, der England seine unvergleichliche Macht und Größe zu danken hat. „Die Siege des Prinzen Eugen, des großen Preußenkönigs und Blüchers haben zu der Größe des englischen Weltreichs ebensoviel beigetragen wie die Rodney's und Nelson's.“ Merkwürdigerweise hat nämlich England fast immer von andern Staaten seine Feinde bekämpfen lassen, hat selbst mehr Geld als Blut beim Kriegführen verbraucht und hat, wie ein englischer Kolonialpolitiker mit feiner Selbstironie sagt, in einem Anfall von Zerstretheit die halbe Welt erobert und bevölkert. Aber sehr zielbewußt blieb immer die englische Seepolitik, die jeden gefährlichen Nebenbuhler um die Seeherrschaft unschädlich zu machen verstand. Unter kluger Ausnutzung der günstigen Inselflage des Landes hat das englische Volk durch sein bewundernswertes einheitliches Zusammenwirken das mächtigste und größte Kolonialreich geschaffen, das die Geschichte kennt.

Noch einen wichtigen Zug des Engländer's hebt Nauticus gebührend hervor: seinen Unabhängigkeitsfönn, diese echt germanische Eigenschaft, die bei uns in Deutschland durch die starke Beimischung slawischen und romanischen Blutes leider viel schwächer ausgeprägt ist. In keinem Lande ist die bureau-

kratische Bemutterung so wenig zu spüren wie in England; nur in den glücklichen skandinavischen Kleinstaaten findet man noch eine ähnliche Schonung der Selbständigkeit jedes Einzelnen. Das „verzwickte Räderwerk der heimischen (deutschen) Verwaltung“ ist dem Engländer fremd; und fremd ist ihm auch so mancher alte Pöpsel unsrer umständlichen und schwerfälligen Altkennmenschen, die da wähnen, die Welt sei nur zum Verwalten, zum Journalisieren und Revidieren geschaffen. Der Einfluß der frischen Seeluft hat unsern glücklichern Vettern weitem Blick, schärfern Willen und fruchtbarere Tatkraft gegeben als uns, oder wenigstens den meisten von uns. Nauticus hat ganz Recht, es liegt kein Grund vor, anzunehmen, die Deutschen könnten unter gleichen Umständen nicht dasselbe leisten; aber dazu gehört, daß das nationale Gewissen gestärkt und der Unabhängigkeitsinn mehr geachtet wird bei uns. Wir Deutschen müssen eben wieder unsre germanischen Eigenschaften zur Geltung bringen, müssen von unsern Blutsvettern lernen, von denen Nauticus sagt: „Ein starkes Nationalgefühl neben starkem Unabhängigkeitsinn und dazu praktischer, aber kühner kaufmännischer Geist, das sind die Eigenschaften, die dem Engländer den Welthandel gegeben und sein weltumfassendes Riesenreich begründet haben.“

Es würde viel zu weit führen, die andern, ebenso lesenswerten Artikel im letzten Nauticusbande hier zu besprechen. Eine Untersuchung über die Stellung der Großmächte zum Seeverkehr will einen umfassenden Überblick über die Abhängigkeit der fünf größten Seemächte vom Meere geben und zugleich zeigen, welche Bedeutung die Hauptseewege für jede dieser Mächte haben. Unser unvergeßlicher Razel hat noch kurz vor seinem Tode von diesem Aufsatz gesagt, daß er eine geschicktere Anwendung der Wirtschaftsgeographie auf die brennenden Fragen der Gegenwart noch nicht gesehen hätte; die beigegebene Karte und die graphischen Darstellungen hat der berühmte Geograph noch mit großem Erfolg bei seinen letzten Vorlesungen benutzt. Gegen dieses Urteil verschwinden Einzelheiten, die man in der Darstellung dieses Aufsatzes anders wünschen könnte. Der Artikel wird als Aufklärungsmittel für die zum Handelschutz bestimmten Kriegsschiffe wertvoll sein. Überhaupt zeigen verschiedene Aufsätze, daß sich Nauticus durchaus nicht nur an den Laien wendet, sondern vieles wird unserm Seeoffizierkorps nützlich sein, besonders den Offizieren, die nicht Gelegenheit haben, auf der Marineakademie alle Zweigwissenschaften und alle technischen Neuerungen des Seewesens zu studieren. Aber auch der Laie kann bei der nötigen Lust und Liebe zur Sache allen Aufsätzen folgen; jedenfalls kann durch höhere Anforderungen an das Verständnis des Laien die Urteilskraft nur gestärkt werden.

Mit Stolz und froher Zukunftshoffnung darf es uns erfüllen, daß die Marineliteratur der fremden Seemächte keine die Nauticusjahrbücher an Gehalt, Zuverlässigkeit und Vielseitigkeit übertreffenden Werke aufzuweisen hat.

