



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

ß: Handelsverträge und die Flottenfrage

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



Handelsverträge und die Flottenfrage



n einem Aufsatz über die Kündigung des englischen Handelsvertrags und ihre Gefahr für Deutschlands Zukunft in Schmollers Jahrbuch (N. F. Band XXI, 4. Heft) zitiert Professor Karl Rathgen folgenden Ausspruch Chamberlains vom 31. März d. J. aus einer Rede bei der Jahresfeier des Colonial Institute: „Wir

scheint, daß die Richtung der Zeit dahin geht, alle Macht in den Händen der großen Reiche zu vereinigen. Die kleinern Länder, die nicht fortschreiten, scheinen bestimmt zu sein, in eine untergeordnete Stellung zu rücken. Bleibt aber Greater Britain einig, so kann kein Reich der Welt es übertreffen an Ausdehnung, an Volkszahl, an Reichtum und an Mannichfaltigkeit der Hilfsquellen.“ Es wird den, der die herrschenden Anschauungen in der deutschen nationalökonomischen Wissenschaft berücksichtigt, nicht wundern, wenn Rathgen den „großen Zug“ in den Gedanken Chamberlains ganz besonders anerkennt, deren stolzer patriotischer Klang wohlthätiger berühre als die „utilitarische Denkweise der alten Freihändler“: „Chamberlains Stärke ist das starke Staatsgefühl, und das, was jeder politischen Persönlichkeit ihre Bedeutung giebt, daß er ganz in den typischen Eigenschaften seines Volkes wurzelt. Auch in ihm vereinigt sich jener scheinbare Widerspruch von Verteidigung von Freiheit und friedlichem Fortschritt und bis zur Unterdrückung fremder Freiheit getriebenem nationalem Herrscherstreben, welches das englische Volk als Ganzes charakterisirt und aus ihm gemacht hat, was es ist.“

Es wäre thöricht, meint Rathgen, wenn wir der englischen Politik einen Vorwurf daraus machen wollten, daß sie das Interesse des eignen Landes rücksichtslos in den Vordergrund stelle. Aber wir müßten für uns die Konsequenzen daraus ziehen. Als nächstliegende Konsequenz erscheint ihm die Beseitigung der Meistbegünstigungsklausel in unsern vertragsmäßigen Beziehungen zu England und den Vereinigten Staaten, aber die letzte Konsequenz, die wir aus Englands Verhalten ziehen müßten, gehe weiter. So schmerzlich sie sei für jeden, der von Bewunderung erfüllt sei für das, was das englische Volk für sich und für die Menschheit geleistet habe, und der durchdrungen sei davon, „wieviel wir von unsern englischen Vettern noch zu lernen haben,“ diese letzte

Konsequenz sei doch die: „der Kampf um die Weltmacht führt uns notwendig in einen Konflikt der Interessen mit England, wie wir ihn keiner andern europäischen Macht gegenüber zu befürchten haben.“ Es handle sich am letzten Ende um einen Kampf darum, welche Märkte uns offen bleiben. Der beste, sicherste Markt seien die Kolonien. Und wenn unsre jetzigen überseeischen Besitzungen in absehbarer Zeit nur wenig aufnehmen könnten und im übrigen die Welt weggegeben sei, so sollten wir nicht vergessen, daß um 1600 die Welt schon einmal verteilt gewesen sei zwischen Spaniern und Portugiesen, bis die Niederlande, Frankreich und vor allem England zu Seemächten wurden und die überseeischen Kolonialländer neu verteilten. Was einst geschehen sei, könne wieder geschehen. Weiter aber denkt Rathgen an China, das von den Ländern, die keine eigne Wirtschaftspolitik hätten, außer der Türkei allein noch wesentlich für die Versorgung mit europäischen Produkten in Betracht komme. Wie das neunzehnte Jahrhundert die Aufteilung Afrikas und den Untergang des spanischen Kolonialreichs, das achtzehnte die Entscheidung über Indien und Nordamerika gebracht habe, so bringe das zwanzigste den Kampf um China. „Wird dieses gewaltige Marktgebiet allein unsern wirtschaftlichen Gegnern zufallen? Alle Macht drängt sich zusammen in den Händen der großen Weltreiche, wie Chamberlain sagt. Werden wir Deutschen zufrieden sein, zu den »sekundären« Ländern zu gehören, »die nicht fortschreiten,« oder werden wir ebenso stolz wie die Engländer von der Bedeutung unsers Volkstums für die Menschheit, von unsrer nationalen Kraft, unsern nationalen Aufgaben, unsrer nationalen Ehre denken? Dann müssen wir uns klar werden, daß nur eine Seemacht Weltmacht sein wird. Dann müssen wir auch den Willen haben, die Opfer zu bringen, ohne die wir uns unter den großen Völkern nicht behaupten können!“

Man wird diese Gedanken Rathgens dankbar zu begrüßen haben als eine vortreffliche Formulierung der Anschauungen, die unsre akademischen Handelspolitiker und mit ihnen den größten Teil der akademisch gebildeten Männer in Deutschland überhaupt zur Zeit beherrschen. Sie stehen aber wenig im Einklang mit den Auffassungen der Mehrzahl der am Wirtschaftsleben unmittelbar beteiligten Bevölkerungskreise, am wenigsten mit denen des deutschen Handelsstandes. Das spricht an sich noch nicht für ihre Unrichtigkeit, aber es mahnt zu genauerer Prüfung, umso mehr als das nächste praktische Ziel, dessen Verfolgung auch Rathgen bei seinen Ausführungen nicht fremd gewesen ist, die deutsche Handelsvertrags- und die Flottenpolitik der nächsten Jahre, mehr von den Auffassungen der Praktiker als von den Anschauungen der Akademiker abhängen wird. Auch scheint gerade heute und in diesen Fragen die Gefahr besonders groß, daß die Formulierung weitgehender akademischer Programme durch schwache Seiten, die sie bieten, die praktischen Entscheidungen über die nächsten Ziele ungünstig beeinflusst.

Nathgens Gedankengang deckt sich, so sehr er sich auch in vieler Beziehung zu seinem Vorteil davon unterscheidet, in einem der wichtigsten Grundzüge mit den Vorstellungen, von denen Oldenberg in seinem Vortrag über Deutschland als Industriestaat auf dem Evangelisch-sozialen Kongreß am 10. Juni d. J. in Leipzig ausging, und in denen Adolf Wagner ihm beipflichtete. Es ist dies die Annahme, daß jede Möglichkeit einer Wiedererstarkung freihändlerischer Grundsätze im internationalen Verkehr vollständig ausgeschlossen sei, und damit verbindet sich die vollständige Ablehnung und, man darf wohl sagen, extreme Bekämpfung aller kosmopolitischen Ideale. So erklärlich auch das immer noch rege Reaktionsgefühl gegen die freihändlerischen und kosmopolitischen Übertreibungen der Manchesterschule in Deutschland ist, so ist doch auch jenes entgegengesetzte Extrem für unrichtig, unwissenschaftlich und unpraktisch zu erklären und so sehr es auch noch immer der herrschenden Zeitströmung zu entsprechen scheint, so deuten doch schon manche Unterströmungen darauf hin, daß die protektionistische Überspannung des nationalwirtschaftlichen Egoismus, wenn nicht bald und plötzlich, so doch sicher in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts, vielleicht noch vor der Entscheidung im Kampfe um die chinesische Bärenhaut, zum Segen der Menschheit einer gemäßigtern, freiern und vernünftign handelspolitischen Praxis weichen wird. Es ist nicht zu hoffen, daß man einen der Anhänger der modernen Auffassung der Beziehungen der Völker zu einander von dieser Ansicht überzeugen wird, aber man darf wohl darum bitten, den Nationalstolz und die Vaterlandsliebe derer nicht geringer zu achten, für die die Bethätigung dieser Gefühle nicht ausschließlich in dem Kampf um den Futterplatz aufgeht, und denen die Abstellung internationaler Rücksichtslosigkeit und Ausbeutung nicht minder als Kulturaufgabe der Menschheit erscheint als die Bekämpfung sozialer Rücksichtslosigkeit und Ausbeutung.

Der wenig angenehmen Aufgabe einer Kritik des eben erwähnten Vortrags Oldenbergs hat sich kürzlich Viktor Böhmert unterzogen.*) Wie sehr Oldenbergs extreme Richtung im Grunde der herrschenden entspricht, wird einem aus den Einwendungen Böhmerts besonders klar; man muß ihm dankbar dafür sein, daß er sie gemacht hat. Es kann hier nicht näher auf sie eingegangen werden, nur auf einen Punkt soll besonders hingewiesen werden, ehe von den praktischen handelspolitischen Aufgaben der Gegenwart, die uns unmittelbar interessieren, gesprochen wird. Oldenberg hatte seinem Grundgedanken in folgendem Bilde Ausdruck gegeben: „Das starke Erdgeschoß ist die Landwirtschaft, es trägt den industriellen Unterbau, die obere Etage, auf seinen Schultern. Solange noch unbebauter Boden verfügbar ist, kann das Erdgeschoß ausgebaut werden bis an die Landesgrenze, und das verbreiterte Erd-

*) Arbeiterfreund 1897. Drittes Vierteljahrsheft.

geschloß kann eine entsprechend verbreiterte industrielle Etage vertragen. Weiter als der landwirtschaftliche Unterbau reicht, kann aber die industrielle Etage natürlich nicht fortgesetzt werden — es sei denn, daß ihre Bewohnerschaft von ausländischer Nahrung lebt und ihre Fabrikate gegen diese ausländische Nahrung eintauscht, also Exportindustrie wird, die für das Ausland arbeitet und vom Auslande lebt. Das industrielle Stockwerk wächst dann seitlich weiter in die Lüfte hinaus, über fremden Boden hin, künstlich gestützt auf Pfeiler des auswärtigen Handels, die auf fremdem Grund und Boden ruhen, von dem es seine Nahrung bezieht.“ Die Gefahr, die darin liege, sei die, daß die wachsende exportindustrielle Bevölkerung „in einer nicht fernen Zukunft weder Absatz für ihre Produkte, noch Brot für ihre Existenz“ finden werde, und zwar drohe „eine plötzliche Brotlosigkeit, und ferner unter der Voraussetzung, daß es noch eine Anzahl Jahrzehnte bis dahin Zeit habe, eine plötzliche Brotlosigkeit ungeheurer Massen.“ Was wir zu thun hätten, um diesen Gefahren vorzubeugen, das zu sagen hielt Oldenberg grundsätzlich die Wissenschaft nicht für verpflichtet, aber was wir nach seiner Ansicht zu lassen hätten, ist nicht im Zweifel: über die Landesgrenze hat die Industrie nichts zu liefern. Böhmert erinnert angesichts dieser Ideen an einen Ausspruch Ad. Wagners vom Jahre 1894 in Gardens Zukunft: „Wird dem deutschen Reiche nach dem Verlust eines Bismarck noch einmal, und bevor es zu spät ist, ein Staatsmann geschenkt werden, der Kenntnis und Verständnis, Mut und Tapferkeit und Autorität genug haben wird, von neuem eine Volkswirtschaftspolitik zu inaugurieren, welche die deutsche Volkswirtschaft aus der falschen Bahn des exportirenden Industriestaats, der sein Hauptnahrungsmittel aus dem Auslande bezieht und sich dadurch so von diesem abhängig macht, wieder ab- und mehr auf ein nationales Selbstgenügen hinlenkt? Gott gebe es!“ In gewissem Sinne scharf und bestimmt sehen wir hier das Ziel angedeutet, das die Herren — und zwar also im Grunde nur den herrschenden Anschauungen entsprechend — verfolgt sehen wollen. Aber es ist bei Wagner wie bei Oldenberg etwas rein negatives: das nationale Selbstgenügen, der Verzicht auf den Verkehr über die Grenze, die Isolierung; und wie es zu erreichen ist, ohne die als Schreckgespenst der Zukunft hingestellte Massenbrotlosigkeit sofort heraufzubeschwören, darüber bleibt auch Wagner zunächst die Antwort schuldig, denn die Einschränkung der Kindererzeugung, auf die er in ehrlicher Konsequenz zuletzt immer wieder zurückkommen muß, würde doch viel zu langsam wirksam werden. Mit Recht macht Böhmert dem gegenüber die „offen liegende Thatsache“ geltend, „daß Deutschland in den letzten fünfundzwanzig Jahren seine Bevölkerung um zwölf Millionen Einwohner vermehrt hat und geradezu gezwungen war, für diese zunehmende Bevölkerung industrielle Beschäftigung im Innern zu schaffen und Rohstoffe und Nahrungsmittel von außen zu beziehen, weil der heimische Boden nur einen kleinen Teil der vermehrten Bevölkerung durch Mehrproduktion ernähren und für die Landwirtschaft in

Anspruch nehmen kann, mithin das Ausland für die Deckung der notwendigen Bedürfnisse herangezogen werden muß, indem man die landwirtschaftliche Mehrarbeit fremder Länder über den eignen Bedarf hinaus durch industrielle, kommerzielle und wissenschaftliche Mehrarbeit der deutschen Bevölkerung vergütet." Mit Recht weist Böhmert weiter angesichts des „von der Studirstube aus konstruierten Etagenbaus“ Oldenbergs darauf hin, daß heutzutage alle Kulturstaaten in vielen Beziehungen wirtschaftlich auf einander angewiesen und von dem Entwicklungsgange der ganzen Weltwirtschaft abhängig seien, und daß die Notwendigkeit des gegenseitigen Güterauswechsels und der Hilfeleistung kein Unglück, sondern ein Segen für die Menschheit sei. Mit Recht fragt er: „Kann denn die sogenannte Stütze der Landwirtschaft auch bei schlechten Ernten für ein Land ausreichen? Sind denn nicht auch rein landwirtschaftliche Gegenden und Länder oft von Hungersnot betroffen und noch schwerer heimgesucht worden als reine Industriegegenden, die sich durch Austausch von Fabrikaten leicht aus allen Weltteilen Nahrungsmittel beschaffen können?“ Mit Recht erinnert er daran, „daß ganz ähnliche Befürchtungen vor Verarmung und Verelendung des Menschengeschlechts infolge der industriellen Entwicklung und der Bevölkerungszunahme schon vor hundert Jahren geäußert worden sind, und daß sich gerade im neunzehnten Jahrhundert die Lage der arbeitenden Klassen durch Erhöhung der Löhne, Sammlung von Ersparnissen, Sinken des Zinsfußes und eine Unzahl von nützlichen Erfindungen und Fortschritten der Landwirtschaft, der Industrie und des Handels ganz offenkundig gebessert hat.“ „Unsre erst zur Hälfte bewohnte(?) und kultivierte Erde — fügt er in der Hauptsache wohl mit Recht hinzu — stellt dem Menschengeschlecht immer neue Schätze und Früchte des Bodens und Kräfte der Natur zur Verfügung. Der drohende Mangel kann mithin immer leichter durch Fortschritte der Kultur und durch gemeinsame Anstrengung und Vorsorge der Menschen überwunden werden. Wenn wir uns auch hüten müssen, unsre Augen vor zahlreichen Schattenseiten und Übelständen der industriellen Entwicklung zu verschließen, so brauchen wir doch vor der Zukunft nicht ängstlich zu zittern. Die Hauptgefahren der modernen Kultur bestehen nicht in dem uns aufgedrungenen heilsamen Kampfe ums Dasein; sie liegen nicht auf dem wirtschaftlichen, sondern auf dem sittlichen Gebiete.“ Alles das geht stark gegen die in den akademisch gebildeten Kreisen herrschenden Anschauungen, aber ein Geschlecht, das für die darin enthaltenen Wahrheiten das Verständnis verloren hat, ist weder in Handelsvertragsfragen, noch in der Flottenfrage die richtige Lösung zu finden besonders befähigt, es kann eben auch diese Fragen nur allzu leicht falsch oder gar nicht verstehen. Wer den isolierten Staat, die isolierte Nationalwirtschaft verlangt oder doch als unausweichbar gegeben, als für immer in der Welt zur Herrschaft gelangt betrachtet, der kann als Ziel der Handelsvertragspolitik nur die weitere Isolierung, die schärfere Absperrung vom Verkehr mit dem Auslande im Auge haben und in der

Flottenpolitik entweder nur die Absperrung unsrer Seegrenzen von heute als Zweck der Kriegsmarine anerkennen oder die Ausdehnung der Staatsgrenzen durch überseeische Eroberungen. Das sind Ideen, die zur Zeit die Verfolgung naher, klar erkennbarer Ziele in der deutschen Handelspolitik leicht mehr stören als fördern können, zumal in einer Wahlkampagne. Zunächst handelt es sich darum, die Absatzgebiete für unsre Exportindustrie zu sichern und zu erweitern, auch ohne Eroberungskriege gegen die ganze Welt, durch eine kluge Handelsvertragspolitik und eine energische Flottenpolitik. Es gilt, nicht unsre Nord- und Ostseeküsten allein zu schützen gegen die Vergewaltigung der „großen Reiche“ im Sinne Chamberlains, sondern alle Küsten der Welt, die die großen Reiche noch nicht vergewaltigt haben. Es giebt noch viele Küsten und viele reiche Länder und Völker in der Welt, die gar keine Lust haben, sich von einem großen Reiche erobern zu lassen, auch von Deutschland nicht, die aber nur durch eine starke deutsche Seemacht vor der Unterjochung durch andre bewahrt bleiben können.

Bismarck hat sehr Recht, wenn er es in gewissem Sinne beklagt, daß man bisher in der Kolonialpolitik nicht dem Kaufmann die Vorhand gelassen, sondern Armee und Marine in erster Linie als Kolonisatoren verwendet habe. Das wird wahrscheinlich auch in Zukunft richtig bleiben, sogar bei der etwa zur Verteilung kommenden chinesischen Beute. Etwas ganz anderes ist es natürlich mit der Erwerbung, Besetzung und Befestigung hinreichend zahlreicher, gut gelegener Stütz- und Schutzzpunkte für unsre Kriegs- und Handelsflotte in der Ferne, und deshalb war z. B. die Lage in Samoa immer im höchsten Grade zu bedauern. Wenn man die Notwendigkeit der Flottenvermehrung durch den Hinweis auf Eroberungszüge begründet, so ist das schlimmste dabei, daß man damit den Resten der überzeugten deutschen Manchesterleute, die in ihrer echt deutschen Konsequenz jeden Schutz des Handels durch die Kriegsmarine als schädliche Staatseinnischung und Protektion grundsätzlich ablehnen, Wasser auf die Mühle gießt, ihnen vielleicht gar in der praktisch zur Entscheidung stehenden Frage bei den Reichstagswahlen Oberwasser verschafft, ein so unvernünftiger Widerspruch auch es bei rechtem Lichte gesehen ist, eine Handelsvertragspolitik im freihändlerischen Sinne zu fordern und gegen die Flottenvermehrung zu eifern. Hier und dort führt die leidige Einseitigkeit und Prinzipienreiterei zu Widersprüchen, auf der einen Seite zu dem Verlangen nach Einschränkung, ja nach Vernichtung der Exportindustrie und des auswärtigen Handels bei gleichzeitiger Flottenbegeisterung, auf der andern Seite zum Kampf gegen die Flotte, bei gleichzeitiger Begeisterung für absolute Handelsfreiheit. Und doch liegt das praktische Bedürfnis klar da: Deutschland muß, wenn es nicht zu Schanden werden will, die Absatzgebiete seiner Exportindustrie erweitern und sichern, es hat mehr als irgend ein großes Kulturland der Welt Grund, für die Wiedererstarbung freihändlerischer Grundsätze im internationalen Güteraustausch den Kampf aufzunehmen, und dazu ist eine

starke Flotte in allererster Linie nötig. Je eher und je kräftiger es an diese gewaltige Mission herangeht, umso nachhaltiger wird es dem Weltfrieden dienen, um so sicherer seine nationale Existenz vor den furchtbaren Gefahren bewahren, die für uns mit der Notwendigkeit, in einem Weltkriege die Rolle des Eroberers gegen alle Welt zu spielen, verbunden sein müssen. Das muß das leitende Programm in der Handelsvertrags- wie in der Flottenpolitik der nächsten Zukunft werden, das große Ziel des ganzen Plans. Alle Einzelheiten haben sich ihm anzupassen; selbst ein Zollkrieg, selbst Einfuhrverbote können ihm unter Umständen taktisch dienstbar werden, und selbstverständlich ist auf die Wirtschaftszweige, die augenblicklich, auch infolge der bisherigen Schutzpolitik, wirklich schutzbedürftig sind, alle Rücksicht zu nehmen. Es ist sicher, daß die im praktischen Wirtschaftsleben stehenden Kreise, Landwirte, Gewerbetreibende, Kaufleute und die Arbeiter selbst, wenn sie sich nur einmal von der Suggestion der akademisch erfundenen und parteitaktisch verwerteten Schlagworte losmachen könnten, dem natürlichen und notwendigen Zusammenhange der Handelsvertrags- und der Flottenpolitik volles Verständnis entgegenbringen und einmütig hinter den Plänen des Kaisers stehen würden. Aber die Voraussetzung trifft eben nicht zu. Mag auch die akademische Verrantheit nur wenig Einfluß haben, die Parteiverrantheit herrscht mehr als je, obgleich die alten Parteigefüge in allen Fugen knacken.

Wie in einer Berliner Zeitung zu lesen war, hat sich kürzlich ein namhafter französischer Politiker im Pariser *Matin* folgendermaßen ausgelassen: „Und weshalb will Kaiser Wilhelm durchaus die deutsche Kriegsmarine weiter entwickeln? Weil die Entwicklung des Handels und der Industrie in Deutschland eine außerordentliche Ausdehnung der Handelsmarine herbeigeführt hat, weil der größte Handelshafen der alten Welt sich nicht mehr in England, sondern in Deutschland befindet, und weil Kriegsschiffe nötig sind, um so ungeheure Handelsinteressen zu schützen. Man kann nicht einmal ernstlich hoffen, daß die Deutschen dumm genug sein werden, einen Reichstag nach Berlin zu schicken, der entschlossen ist, mit dem Kaiser über eine Frage zu streiten, bei der der Monarch den gesunden Menschenverstand und den wahren Instinkt nationaler Interessen auf seiner Seite hat.“

Der französische Herr braucht die Hoffnung auf die Dummheit der Deutschen durchaus noch nicht aufzugeben, wenigstens sprechen alle Ansichten dafür. Man kann von den Sozialdemokraten ganz absehen, die in solchen Fragen als Verhängnis hinzunehmen sind, ohne daß man nach den Gründen für ihr in diesem Falle sicher zu erwartendes ablehnendes Votum zu fragen braucht. Das Zentrum rühmt sich, die ausschlaggebende Partei zu sein, und es zählt verständige gute deutsche Leute in seinen Reihen, die, sich selbst folgend, unzweifelhaft die Hoffnung des Franzosen zu Schande machen würden. Auch im ganzen ist das Zentrum nicht dumm, aber im ganzen folgt es eben dem Papst in Rom; und dessen Klugheit ist leider viel zu

groß, als daß er nicht einsehe, welch gewaltige Kräftigung dem deutschen Reiche durch die Verwirklichung der Flottenpläne des Kaisers erwachsen würde, und welches Rieseninteresse der ultramontane Katholizismus an der Schwäche, an dem Zerfall, an dem Untergange des deutschen Reiches hat. Man täusche sich doch endlich nicht mehr über diesen Interessengegensatz, und ebenso wenig über die Energie und Rührigkeit der päpstlichen Politik in der Verfolgung ihrer Interessen, in der Bekämpfung ihres mit Recht bestgehaßten Feindes unter den weltlichen Mächten. Wie wunderbar paßt die Preußenfresserei in Süddeutschland den Herren im Vatikan in ihren Kram, umso mehr, je harmloser wir die ultramontanen Finger dabei übersehen! Gegen Deutschland hat ja auch der Papst nicht das geringste, nur gegen die preußische Führung. Deutsches Land unter slowenischer, polnischer, tschechischer Herrschaft, das wäre die größte Freude für Rom. Vielleicht wäre es auch eine gute Schule, wenn sich die überlaut werdenden Preußenfresser im Süden einmal eine Zeit lang an Österreich anschließen könnten. Wenigstens könnte man diesem Übermaß preußenfeindlichen Lärms eine solche Strafe von Herzen gönnen — man brauchte dazu wahrhaftig gar nicht blind gegen preußisches Ungeschieh und preußische Fehler zu sein. Jedenfalls können die französischen Hoffnungen auf die Süddeutschen, soweit sie dem ultramontanen Machtbereich angehören, in der Flottenfrage heute sicher rechnen. Der Ultramontanismus ist der weit stärkere und unerbittlichere und zuverlässigere Feind des deutschen Reichs und jeder für die ferne Zukunft seine Existenz sichernden Politik als die ganze internationale Sozialdemokratie zusammengenommen. Und wie steht es mit der deutschen Demokratie, dem alten Fortschritt und seinen Nachfolgern und Gefinnungsgegnossen unter den Parteien? Würde es der Franzose wohl glauben, daß diese fast ganz von Kaufleuten gebildete oder doch beherrschte Gruppe der deutschen Wählerschaft entschlossen ist, gegen die Flotte zu kämpfen, daß immer noch der deutsche Handelsstand in seiner großen Mehrzahl der grundsätzlichen Opposition und Rechthaberei des Deutschfreisinns am Narrenseil nachläuft? Wer das „Milieu“ dieser Partei nicht von Angesicht zu Angesicht kennen gelernt hat, der kann das am allerwenigsten begreifen. Die leidige Verfahrenheit der Judenfrage in Deutschland spielt dabei eine bedeutende Rolle. Zum guten Teil verdankt der Deutschfreisinn unzweifelhaft dem Antisemitismus den Fortbestand seines Einflusses, aber die jüdische Kaufmannschaft, die doch sonst nicht dumm ist, thäte wahrhaftig klüger daran, die Abwehr der antisemitischen Roheit nicht länger unter dem Banner Eugen Richters zu versuchen bis zu einem Grade, den unser französischer Gewährsmann in der Flottenfrage, mit Recht so, wie er es gethan hat, gekennzeichnet hat. Wir weisen den Gedanken an internationale Bestrebungen der Juden wie in dieser Frage so überhaupt entschieden zurück; die internationale Solidarität des Judentums scheint uns überhaupt nicht allzuweit her zu sein, sie würde dem deutschen Patriotismus des Einzelnen jedenfalls viel weniger Schwierigkeiten in den Weg

legen, als es der Ultramontanismus thut. Aber die parteipolitische Stellung der Masse der jüdischen Kaufleute ist auch für uns ein trauriger Beweis politischer Unreife und immer noch mangelnder unabhängiger mannhafter deutscher Gesinnung. Diese Herren dürfen sich wahrhaftig nicht beklagen, wenn sie auch weiter schlecht behandelt werden, nachdem sie in bekannter Rührigkeit in den Groß-, Mittel- und Kleinstädten des Ostens das Spießbürgertum wieder einmal zum Kampf gegen die Pläne und Absichten des Kaisers an die Wahlurne geschleppt haben, denn wer dumm ist, der muß geprügelt werden. Von den Männern der Freisinnigen Vereinigung kann man wohl absehen; sie sind ja Flottenfreunde, freilich mit vielen Wenn und Aber, und vor allem gar zu ohnmächtig, um recht zu interessiren. So bleiben noch übrig die National-liberalen und — das ist der Humor bei der Sache — die im Herzen gut agrarischen Konservativen. Die Flotte soll bewilligt werden von den Agrariern, den programmgemäß geschwornen Feinden des überseeischen Handels. Man braucht auf die Unvernunft dieser Feindschaft nicht weiter einzugehen, die Thatfache genügt zur Charakterisirung der unnatürlichen, für den Pariser Matin aussichtsreichen Lage. Auch das Ungeschick, mit dem zum Teil „von oben herab“ in diesem Falle wieder für die kaiserlichen Pläne durch Sammlungen in patriotischen Vereinen u. dergl. gearbeitet zu werden scheint, sei nur beiläufig erwähnt.

Es ist sehr wahrscheinlich, daß die nächsten Reichstagswahlen keine Mehrheit für die Handelsvertrags- und Flottenpolitik ergeben werden. Aber man darf zum Kaiser und zu den verbündeten Regierungen das feste Vertrauen haben, daß sie trotzdem das gebotne Ziel zum Segen des Reichs und zum Gedeihen unsrer nationalen Wirtschaft verfolgen werden. Zunächst gilt der Kampf der Verworrenheit der Anschauungen und des Parteiwesens, und in ihm ist Klarheit und Offenheit auf Seiten der Regierung natürlich das beste, ja in diesem Falle das einzig wirksame Mittel. Zu verschleiern ist an dem Ziele nach außen hin nichts. Das Ziel liegt in dem Rahmen der Friedenspolitik, die das Reich seit Jahrzehnten verfolgt, und es ist der Sympathien vieler Milionen in aller Herren Ländern sicher, die in dem Isolirungssystem unter dem Zeichen des Verkehrs die Unnatur und die Unvernunft erkennen und ihren Schaden sehen. Wer auf Schlagworte schwört, und auf wen Schlagworte wie das rote Tuch auf den Stier wirken, mit dem ist im Ernst über so ernste Dinge nicht mehr zu reden. Die Parole sei: Ein starkes deutsches Reich und eine starke deutsche Flotte die Vormacht gesunden Freihandels im Weltverkehr!

