



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wislicenus, Georg: Das Flottengesetz

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



Das Flottengesetz



ffenheit und Klarheit sind gute, scharfe Waffen, besonders in einer Zeit des Niedergangs der öffentlichen Moral, in einer Zeit der häßlichen Parteikämpfe, wo ohne Piffe und Kniffe, ohne Schacher und Winkelzüge fast nichts mehr geschieht.

Der Grundgedanke des Gesetzentwurfs über die deutsche Flotte ist der, Klarheit darüber zu schaffen, wie stark unsre Flotte sein muß, damit sie ihre Aufgaben erfüllen kann. Wer nicht weiß, was er will, der arbeitet planlos, ziellos; wer aber wichtige Arbeit ernsthaft ansatz, der macht sich einen Plan, der setzt sich ein Ziel. Bisher ist von der Regierung wie von der Volksvertretung an dem Ausbau der Flotte ohne festes Ziel gearbeitet worden; man hat mit einander jahraus jahrein um jedes einzelne Schiff gehandelt, ohne Klarheit darüber, wie stark die Flotte eigentlich sein mußte. Dadurch ist dem Reichstag das Gefühl der Verantwortlichkeit verloren gegangen, weil er sein Gewissen damit trösten konnte: die Marinesforderungen gehen ins Blaue, ins „Uferlose“; wenn wir nachgiebig sind, so wachsen uns die Ausgaben über den Kopf. Das wird jetzt anders, denn jetzt soll die Volksvertretung selbst darüber beschließen, welches Ziel erreicht werden soll. Sie muß sich dabei also schlüssig werden, was sie eigentlich will, wie stark sie die Flotte haben will, und welchen Aufgaben die Flotte dienen soll. Denn es liegt auf der Hand, daß es von der Stärke der Flotte abhängt, welchen Aufgaben sie in einem Kriege mit den verschiedenen Seemächten gewachsen sein würde. Die Regierung zeigt in dem Entwurfe mit rücksichtsloser Offenheit die jetzige Schwäche der Flotte und zieht ebenso deutlich die Grenzen für das, was sie unbedingt zu ihrer Stärkung braucht, um die Aufgaben zu erfüllen, die ihr jetzt, ein Vierteljahrhundert nach der Aufstellung des Gründungsplanes, zufallen. Dadurch, daß dieser neue Flottenplan mit Hilfe des Reichstags zum Gesetz erhoben werden soll, wird der Reichstag viel nachdrücklicher für das Wohl des Reichs mit verantwortlich gemacht als früher, wo alle Denkschriften weder für die Regierung noch für die Volksvertretung bindende Kraft hatten.

Die staatsrechtliche Seite der Sache behandelt Professor Dr. P. Laband in Nr. 23 der Juristenzeitung; es dürfte zweckmäßig sein, die wichtigsten Sätze seiner Ausführungen hier wiederzugeben:

Die Verwaltung der Marine steht zu allen andern Verwaltungen dadurch in einem eigentümlichen Gegensatz, daß es ihr fast ganz an einer gesetzlichen Grundlage fehlt. — Die dem Kaiser nach der Reichsverfassung zustehenden Machtbefugnisse (Art. 53) können die mangelnde gesetzliche Grundlage nicht ersetzen, weil ihnen die Rechte des Bundesrats und des Reichstags zur Feststellung des Reichshaushaltsetats gegenüberstehen (und zwar unvermittelt gegenüberstehen, wie Laband weiterhin ausführt). — In der That sind alle Vorschläge und Pläne der Verwaltung „uferlos,“ so lange ihre Eindämmung und Begrenzung nicht durch Gesetz erfolgt. Bei staatlichen Einrichtungen können feste Schranken für die freie Thätigkeit der Verwaltung anders als durch gesetzliche Bestimmungen überhaupt nicht gezogen werden. — Ebenso „uferlos,“ d. h. rechtlich unbeschränkt sind aber die Beschlüsse der gesetzgebenden Körperschaften, insbesondere des Reichstags. Auch ihm fehlt eine staatsrechtliche Richtschnur für seine Bewilligungen und Ablehnungen. Er steht niemals vor der Erwägung, was er rechtlich bewilligen muß, sondern nur vor der Entschliebung, was er bewilligen will. — Der Gedanke liegt unabweisbar nahe, daß, so wie für das Heer die Grundlagen der Organisation reichsgesetzlich festgestellt sind, dies auch für das andre Glied der bewaffneten Macht, für die Marine, möglich und im Interesse des Reichs notwendig ist. Daß das bisher nicht geschehen ist, erklärt sich aus der verhältnismäßigen Jugend der deutschen Marine. — War das Verlangen nach einer gesetzlichen Ordnung der Grundlagen des Heerwesens vom Standpunkt des konstitutionellen Staatsrechts aus wohlbegründet, so erscheint es als eine unbegreifliche Inkonssequenz, für den andern Teil der bewaffneten Macht ein entsprechendes Verfahren abzuweisen. — Für die Organisation der Marine sind andre Umstände maßgebend als für die des Heeres, und die staatsrechtliche Gleichstellung der Marine mit dem Heere kann daher nicht darin bestehen, daß man die für das Heer gegebenen Bestimmungen auf die Marine überträgt, sondern nur darin, daß man die für die Organisation der Marine wesentlichen Punkte gesetzlich festlegt, wie es hinsichtlich der für das Heer wesentlichen Punkte geschehen ist. — Das staatsrechtliche Interesse an der Konsolidierung der Reichsverfassung besteht nicht darin, wie die Größe der Flotte bemessen wird, sondern daß sie gesetzlich festgesetzt und damit für die Verwaltung mit Einschluß der Statfestelegung eine sichere Rechtsgrundlage geschaffen wird.

Staatsrecht und gesunder Menschenverstand gehen also glücklicherweise in der Flottenfrage fast in allen Punkten Hand in Hand; auch dem gesunden Menschenverstand darf die Größe der Flotte durchaus nicht gleichgiltig sein, weil von ihr die Sicherung des Reichs abhängt. Je natürlicher sich aber neue Gedanken und Pläne an Bestehendes angliedern, umso schneller werden sie von der großen Masse des Volks verstanden und gebilligt werden. Nun überrascht der Entwurf zum Flottengesetz in der That durch nichts mehr, als durch die meisterhaft einfache Überleitung der Flotte aus ihrer Kindheit in die Volljährigkeit. Der Gedanke an ein solches Gesetz liegt so nahe, daß man sich jetzt, wo der Entwurf vorgebracht wird, nur wundern kann, daß wir nicht längst ein solches Gesetz haben. Und doch ist unsers Wissens früher noch nirgends dieser einfache Gedanke gehegt worden, obwohl gerade von freisinniger Seite im Reichstag öfters der Wunsch nach größerer Klarheit in der Flottenfrage ausgesprochen worden ist, damit man „sich in dem Wirrwar

zurechtfinden" könne. Admiral Hollmann hat schon darauf hingewiesen: „Die Marine, wie sie heute ist, ist ein Produkt verschiedener Programme, die teils ganz, teils halb, teils gar nicht zur Ausführung gekommen sind,“ und hat deshalb versucht, den Reichstag über den Bestand der Flotte aufzuklären. Trotz sehr sachlicher Anknüpfung an den alten Flottengründungsplan und an spätere Denkschriften erschien die Sache dem Reichstage aber so verwickelt, daß er sich nicht mehr hindurchfinden konnte, kopfstein wurde und die Frage stellte: „Wohin will denn eigentlich die Regierung mit unsrer Marine?“ Dadurch wurde die Regierung gezwungen, in andrer, leichter verständlicher Form dem Reichstage klarzumachen, was der Flotte not thut. Deshalb beantwortet die Regierung die verständige Frage des Abgeordneten Rickert mit dem Entwurf zu einem Flottengesetz, der nur folgende Punkte für den Schiffsbestand der Flotte ein für allemal festsetzen soll:

§ 1

1. Der Schiffsbestand der deutschen Flotte wird, abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten, festgesetzt auf: a) Verwendungsbereit: 17 Linienfahrzeuge, 8 Küstenpanzerschiffe, 9 große Kreuzer, 26 kleine Kreuzer; b) als Materialreserve: 2 Linienfahrzeuge, 3 große Kreuzer, 4 kleine Kreuzer.

2. Von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Bau befindlichen Schiffen kommen auf diesen Sollbestand in Anrechnung als Linienfahrzeuge 12, als Küstenpanzerschiffe 8, als große Kreuzer 10, als kleine Kreuzer 23.

3. Die Mittel für die zur Erreichung des Sollbestandes (Ziffer 1) erforderlichen Neubauten sind so rechtzeitig (gemeint ist: so zeitig. D. R.) in den Reichshaushaltsetat aufzunehmen, daß die betreffenden Schiffe bis zum Ablauf des Rechnungsjahres 1904 fertig gestellt werden können.

§ 2

Die Mittel für die regelmäßigen Ersatzbauten sind so rechtzeitig in den Reichshaushaltsetat einzustellen, daß Linienfahrzeuge und Küstenpanzerschiffe nach 25 Jahren, große Kreuzer nach 20 Jahren, kleine Kreuzer nach 15 Jahren ersetzt werden können.

Dieses Gesetz bestimmt also die Stärke der Flotte in den wichtigsten Schiffsklassen, bestimmt ferner, bis wann die Verstärkung der Flotte durchgeführt sein soll, und setzt schließlich noch die Altersgrenze der Kriegsbrauchbarkeit der einzelnen Schiffsgattungen fest. Daß ein solches Gesetz für die Verwendung der Flotte im Kriege, für ihre Ausbildung im Frieden und für die Marineverwaltung mit einem Schlage klare Verhältnisse schafft, also jede zweckmäßige Arbeit fördern muß, sollte eigentlich jedem einleuchten. Der kommandierende Admiral kann alle Vorbereitungen für mögliche Kriege mit andern Seemächten in vollkommenster Form treffen, wenn er mit einer unveränderlichen Streitkraft rechnen darf, und kann die kriegsmäßige Ausbildung des ganzen Personals darnach einrichten; alle seetaktischen und seestrategischen Übungen

für die Kriegstüchtigkeit der Flotte bekommen erst dauernden Wert, wenn sie auf fester Grundlage, d. h. auf bestimmter Flottenstärke aufgebaut werden. Bisher haben die ruckweise vorgenommenen Veränderungen im Schiffsbestande, die großen Pausen im Schiffbau, während denen die Schiffe veralteten, ohne rechtzeitig ersetzt zu werden, alle Kriegsübungen der Flotte außerordentlich erschwert; denn immer mußten, gewissermaßen als Statisten, Schiffe zu den Übungen mit herangezogen werden, die, wie z. B. das Flottenflaggschiff *Blücher*, kriegsunbrauchbare Schulschiffe waren, oder die nach ihrer ganzen Bauart und Bestimmung gar nicht in die Schlachtflotte hineingehören, wie die Küstenpanzerschiffe der Siegfriedklasse und gar die Panzerkanonenboote. Solchen verworrenen Zuständen hilft das Gesetz ab. Und wie sehr muß das Gesetz dazu beitragen, die schwierige Verwaltung der Marine einfacher, übersichtlicher und vor allen Dingen auch zweckmäßiger zu gestalten! Denn es schafft die Möglichkeit planmäßiger Arbeit ohne Überstürzung und ohne Unterbrechung, weil das Ziel für die Arbeit feststeht. Genug, nicht nur die staatsrechtlichen Interessen, sondern auch die Interessen des Oberkommandos und der Verwaltung der Marine fordern die gesetzliche Bestimmung der Flottenstärke.

Da nun unsre Flotte augenblicklich schwächer ist, als sie nach dem Flottengründungsplane von 1873 sein mußte, so würde es ein Rückschritt sein, wenn man heute, nach einem Vierteljahrhundert, an der damals erforderlichen Schiffszahl bei den einzelnen Schiffsgattungen festhalten wollte. Die Aufgaben der Kriegsflotte sind, abgesehen von dem Schutz der inzwischen erworbenen Kolonien, allerdings unverändert geblieben, aber die Anforderungen an die Flotte zur Erfüllung jeder dieser Aufgaben sind seitdem bedeutend gewachsen.

Warum sind die Anforderungen an die Flotte seit der Aufstellung des Flottengründungsplans bedeutend gewachsen? Der unvergeßliche, verdiente erste deutsche Marineorganisator, General von Stosch, hat das sehr kurz, aber bezeichnend schon im Jahre 1886 in die Worte gefaßt: „Wie klein war damals noch die deutsche Welt!“ Inzwischen hat sich die Zeitspanne, um die der alte Gründungsplan zurückliegt, verdoppelt, die deutsche Welt ist seitdem noch stärker gewachsen, als in der Zeit, die Stosch mit seinem Ausspruch umfaßt. Nicht nur die Kolonien sollen damit gemeint sein, sondern das riesige, um 1873 noch völlig ungeahnte Wachstum des deutschen Seeverkehrs, als Folge des wirtschaftlichen Aufschwungs in allen Gewerben, und als Folge der notwendigen Entwicklung des Ausfuhr- und Einfuhrhandels; der überseeische deutsche Unternehmungsgeist ist mächtig gestiegen, viel deutsches Blut und Gut arbeitet heute zum eignen und zum allgemeinen deutschen Nutzen in fremden Ländern fern von den europäischen Küsten. Der Pulsschlag des mächtig wachsenden Volks ist kräftiger geworden und macht sich auf der ganzen Erde fühlbar. Unser Verkehr mit den andern Völkern der Erde ist lebhafter denn je; der vermehrte Verkehr vergrößert aber auch das Aneinanderstoßen von

Interessengegensätzen. Da gilt es vorzubeugen, um gegen mächtige Nebenbuhler im Welthandel nicht machtlos zu sein, wenn sie rücksichtslos mit dem Faustrecht unsre wirtschaftliche Stellung bedrohen wollen. Nur die Flotte kann uns die Bewegungsfreiheit auf dem Meer und im Auslande sichern, nur die Flotte kann bei Interessengegensätzen zwischen verschiedenen Seemächten unser politisches Gewicht vermehren, unsern Wert als Bundesgenossen erhöhen oder unsre Neutralität sichern. Die starke Flotte ist die einzige Bürgschaft für die Erhaltung des Friedens gegenüber allen Mächten, denen wir zu Lande nicht beikommen können.

Die Größe der Flotte muß sich natürlich richten nach der Stärke der zu erwartenden Gegner. Die Möglichkeit, die erste Seemacht, England, mit ihren sechzig kriegstüchtigen Schlachtschiffen zu erreichen, ist ausgeschlossen; auch ist das gar nicht nötig, weil uns England nie mit seiner ganzen Flottenmacht angreifen kann, ohne seine Seeherrschaft gegen andre Nebenbuhler im Mittelmeer, in Ostasien, in Amerika aufs Spiel zu setzen. Auch die zweite Seemacht, die französische, wird uns wohl nie mit ganzer Macht, mit ihren fünfunddreißig Schlachtschiffen bedrängen, weil sie ebenfalls ihre Mittelmeerinteressen nicht ohne Deckung lassen kann. Es wird also genügen, wenn unsre Schlachtflotte nicht hinter der russischen, der nordamerikanischen und der japanischen zurückbleibt. Da sich aber die fremden Stärkeverhältnisse in ständiger Bewegung gegen einander verschieben, so können sie nicht allein den Maßstab für unsre Flottenstärke bilden. Man muß darnach streben, die Flotte, und insbesondere ihren Kern, die Schlachtflotte, so stark zu machen, daß sie auch von den stärksten und gefährlichsten Gegnern nicht nur nicht als Null betrachtet werden darf, sondern als eine Macht, die überall mit auf die Wagschale drückt, sei es als Freund und Bundesgenosse, sei es als Feind. Auch die seebeherrschenden Engländer müssen Scheu davor haben, uns auf der Seite ihrer natürlichen Feinde zu sehen. Können wir das erreichen, so wird unsre Seemacht die beste Bürgschaft dafür sein, daß unsre Welthandelsstellung von niemand bedroht, unsre wirtschaftliche Entwicklung von keinem Neider gehemmt wird. Die starke Flotte sichert also unsre Bewegungsfreiheit auf der ganzen Erde und zwischen allen neidischen Konkurrenten; sie erhöht, allgemein gesprochen, unsre politische Macht. Da es uns bei allen kriegerischen Verwicklungen, sei es mit stärkern, sei es mit schwächern Seemächten, nie darauf ankommen wird, den feindlichen Seehandel zu zerstören, uns vielmehr stets die Erhaltung des eignen Seeverkehrs die größte Sorge sein wird, so hat der sogenannte Kreuzer- oder Kaperkrieg für uns nur insofern Bedeutung, als wir feindliche Kaperkreuzer zerstören müssen, so gut es geht. Wollen wir größern Seemächten gegenüber nicht ohnmächtig sein, so müssen wir die Blockade unsrer Küsten verhindern können. Eine solche Blockade würde von England oder vom Zweibund mit mächtigen Flotten von Schlachtschiffen oder Linien Schiffen, wie sie das Flottengesetz aus geschichtlichen

und seetaktischen Gründen sehr schön wieder benennt, versucht werden. Ob wir diese feindlichen Flotten hindern können, unsre Seehäfen völlig zu sperren, das hängt nur von der Stärke der Schlachtflotte ab, die wir ihnen entgegenwerfen können. Da nun die Hauptaufgabe unsrer Flotte in einem Kriege gegen stärkere Seemächte darin besteht, wenigstens Elbe und Weser dem Seeverkehr offen zu halten, so liegt der Kern der ganzen Flottenfrage und folgerichtig auch der Kern des Flottengesetzes in der Stärkung der Schlachtflotte, in der Vermehrung der Zahl der Linienschiffe. Vor einem Vierteljahrhundert hat man, wie es scheint, ziemlich willkürlich die Zahl der Panzerschiffe für diese „lebendige“ Küstenverteidigung (im Gegensatz zur „lokalen“ durch Panzerfahrzeuge usw.) auf vierzehn festgesetzt; diese Zahl ist auf zwölf gesunken, weil die alten Panzerschiffe Kaiser und Deutschland nicht mehr als Linienschiffe in der Schlachtflotte verwendbar sind, aus einer Reihe triftiger marineteknischer Gründe, die dem hohen Alter dieser Schiffe entspringen. Statt daß wir heute mehr Linienschiffe als 1873 hätten, wie die natürliche Entwicklung aller Verhältnisse fordert, wie wir auch bei sämtlichen Seemächten beobachten müssen, selbst bei denen mit recht mäßigen Mitteln, wie Italien, Nordamerika, Rußland und Japan, statt dessen sind wir zurückgeblieben. Daß unsre neuen Schiffe einzeln betrachtet stärker sind als die alten, kann uns über den Mangel nicht hinwegtäuschen, weil auch die modernen Schlachtschiffe aller andern Seemächte in gleichem oder höherm Maße stärker geworden sind als die alten Panzerschiffe. Die vier im Bau begriffnen japanischen Linienschiffe bekommen über 15000 Tonnen Größe, während unsre neuesten Schiffe der Kaiser-Friedrich-Klasse doch nur 11000 Tonnen groß werden: der Unterschied von 4000 Tonnen ist beträchtlich größer als ein ganzes Küstenpanzerschiff der Siegfriedklasse, das 3500 Tonnen groß ist. Das beweist doch jedenfalls, daß unsre Marineleitung Maß zu halten versteht; sieht man näher zu, so findet man, daß die neuen Linienschiffe aller andern Seemächte mit ein paar einzelnen Ausnahmen größer als unsre sind. Und weder die Engländer noch die Franzosen, Russen und Nordamerikaner sind gezwungen, so alte Schiffe wie unsre vier von der Sachsenklasse und solch ein kleines Schiff wie die Oldenburg in die Schlachtlinie einzustellen; die Oldenburg ist nur ein Drittel so groß wie eins von den zwanzig größten englischen Linienschiffen. Darin, daß diese fünf Schiffe als Linienschiffe mitgezählt werden, liegt schon eine große Bereitwilligkeit, soviel von dem vorhandnen Flottenmaterial mitzuverwenden, als nur irgend möglich ist. Wünschenswert wäre aber, daß diese fünf Schiffe schneller ersetzt würden, als es der Entwurf verlangt; die Sachsen ist jetzt schon zwanzig Jahre alt, und doch soll der erste Ersatzbau erst in fünf Jahren begonnen werden, mithin würde die Sachsen mindestens achtundzwanzig, wahrscheinlich aber neunundzwanzig Jahre alt werden, bis sie ersetzt würde!

Statt der vierzehn tüchtigen Linienfahrer, die wir jetzt schon nach dem alten Gründungsplane von 1873 haben müßten, fordert das Gesetz, die Zahl der Linienfahrer auf neunzehn, einschließlich zweier Reservefahrer, festzusetzen. Man will damit die Formation der Schlachtflotte in ähnlicher Weise wie die eines Armeekorps ein für allemal bestimmen. Wie ein Armeekorps aus zwei Divisionen, jede Division aus zwei Brigaden, jede Brigade aus mehreren Regimentern besteht, soll zukünftig die Schlachtflotte aus zwei Geschwadern, jedes Geschwader aus zwei Divisionen und jede Division aus vier Linienfahrern bestehen und von einem Flottenflaggschiff geführt werden. Seetaktische Übungen unserer eignen Flotte und auch die Erfahrungen fremder Seemächte, soweit wir darüber Kunde haben, ergeben, daß diese Zusammensetzung der Schlachtflotte besonders günstig für ihre Leistungsfähigkeit ist. Man hat es hier mit ganz ähnlichen Erwägungen zu thun, wie sie für die Stärke der einzelnen Truppenteile des Heeres längst jedem als eine ganz natürliche Sache erscheinen. Die Kopfstärken des Regiments, des Bataillons und der Kompagnie sind aus taktischen Gründen längst festgesetzt; nirgends herrscht Willkür darüber, wie viel Geschütze eine Feldbatterie haben muß, um eine kriegsbrauchbare taktische Einheit zu bilden. Das und nichts anderes soll nun endlich auch mit der Flotte geschehen, auch ihre taktischen Einheiten sollen der Willkür und Veränderlichkeit entzogen werden, und der Materialbedarf an Schiffen soll dem Bedarf an taktischen Einheiten angepaßt werden, und nicht mehr umgekehrt, wie es unnatürlicher Weise bisher war. Im Heere macht man die Zahl der einzustellenden Soldaten, die Zahl der Kompagnien und Regimenter doch auch nicht von der Zahl der vorhandenen Gewehre abhängig, sondern beschafft eben so viel Gewehre, wie man braucht. Im Grunde ist aber zwischen Gewehren für das Heer und Schiffen für die Marine kein Unterschied, weil beide Material sind, totes Kriegsmaterial, das erst durch geschultes Personal brauchbar wird. Die Abwägung der Zahl der Linienfahrer nach der taktischen Formation der Schlachtflotte ist sehr wichtig für die Vermehrung der Kriegstüchtigkeit der Flotte, weil die Schulung des gesamten Personals dann auf stetige Verhältnisse zugeschnitten werden kann. Man unterschätze diesen Punkt nicht! Denn die modernen, sehr verwickelten Schiffsmechanismen bedürfen einer so vielseitig und gründlich durchgebildeten Besatzung, vom Kommandanten an bis zum letzten Heizer und Handwerker, daß die Kriegsbereitschaft der Schlachtflotte von der Ausbildung der Besatzungen abhängt. Die Truppenteile des Heeres behalten ihre Formationen, wenn sie ins Feld rücken. Es spricht kein Grund dagegen, wohl aber sprechen viele gewichtige Gründe dafür, daß man es der Flotte ebenso zugestehen wie dem Heere, die Kriegsbereitschaft schon im Frieden soweit auszubilden, wie nur irgend möglich. Dazu gehören feste Verhältnisse, Formationen von bestimmter Stärke; deshalb ist es sehr zweckmäßig, daß das Gesetz dafür sorgt.

Nur zweierlei ist an dem § 1 des Flottengesetzentwurfs auszusagen: erstens ist die Zahl der Linienschiffe zu knapp bemessen, weil die siebenzehn Linienschiffe nebst ihrer Reserve eben nur ausreichen, die heimischen Küstengewässer zu sichern. Müßten wir gelegentlich einmal einzelne oder gar mehrere Linienschiffe gegen asiatische oder amerikanische Seestaaten ins Ausland schicken, was doch vorkommen kann, so würde unsere heimische Schlachtflotte geschwächt werden. Mit andern Worten, mit der sehr bescheidenen Zahl von neunzehn Linienschiffen im ganzen werden nur die dringendsten Bedürfnisse gedeckt, während sehr berechnigte Anforderungen nicht erfüllt werden. Ferner ist es sehr zu bedauern, daß die Verstärkung der Flotte erst im Laufe von sieben Jahren durchgeführt werden soll. Denn die Flotte in der Stärke des Gesetzentwurfs fehlt uns doch heute schon; wir sind heute noch gegen den Gründungsplan zurück und haben also umso mehr Ursache, frühere Versäumnisse recht schnell nachzuholen. Was in sieben Jahren gebaut werden kann, das würde unsere prächtig entwickelte Schiffbauindustrie auch schon in fünf Jahren schaffen können, wenn nur die Gelder dazu bewilligt würden. Wir sind doch nicht mehr im Kindesalter der Versuche; unsere Schiffarten sind wohlbedacht, sind nach den Erfahrungen mit frühern Schiffen geplant und meist auch schon selbst erprobt. Da könnte schon lebhafter, schneller gebaut werden, also mehr gefordert werden. Und das ließe sich auch machen, wenn man die Ersatzbauten früher begönne, als nach dem amtlichen Plane. Die Ersatzbauten sind meist schon längere Zeit fällig, z. B. eine ganze Reihe von Kreuzern; es wäre deshalb gerechtfertigt, sie gleichzeitig neben den Neubauten zu bewilligen, umso mehr als der Marinehaushalt ganz gut schon für die nächsten Jahre gesteigert werden könnte, denn was man jetzt gleich bauen würde, das würde ja später gespart werden. Es handelt sich doch darum, so schnell wie möglich die Flotte so stark zu machen, wie es für Deutschlands Wohl nötig ist. Freilich hat die Nationalzeitung kürzlich ganz richtig bemerkt: „Wir schreiben 1897 und nicht 1877; die Zahl der unverbesserlichen Demagogen ist größer geworden.“ Aber der Kern unsers Volks ist noch gesund, trotz vieler Verheerungen; bei rastloser aufklärender Arbeit müßte die Flottenfrage schneller zu lösen sein, als es das Gesetz thut. Daß der Zeitpunkt überhaupt festgesetzt wird, wann die Flotte auf den angesetzten Schiffsbestand gelangen soll, ist genau ebenso nötig wie die Festsetzung der Stärke der Flotte; denn sonst bliebe ja alles beim Alten, der neue Flottenplan bliebe dann ebenso auf dem Papier ohne Verbindlichkeit für Regierung und Reichstag, wie die alten Denkschriften und der Gründungsplan. Auch der dritte Punkt, die gesetzliche Bestimmung der Altersgrenze für die Schiffe (§ 2 des Gesetzes), und zwar fünfundzwanzig Jahre für Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe usw., hängt innig mit der Festsetzung des Schiffsbestands der Flotte zusammen; denn er verhütet, daß in künftigen Jahren die Ersatzbauten zu spät gefordert und gebaut werden.

Hat die Marineverwaltung schon sehr große Zurückhaltung in der Vermehrung der Panzerschiffzahl gezeigt, so gilt das noch viel mehr von den Forderungen für die Kreuzer. Wie jetzt allgemein anerkannt und durch die vielen Bauten schwerer Schlachtschiffe überall bewiesen wird, fallen den Kreuzern im Kriege nur Nebenrollen zu, nämlich der Rundschaster- und Vorpostendienst bei der Schlachtflotte und der Kreuzerdienst gegen feindliche Handelszerstörer. Da außerdem der überseeische Friedensdienst von Kreuzern versehen werden muß (denn Linienfahrer bei jedem geringen Streitfall ins Ausland zu schicken würde recht kostspielig werden), so wird man die Kreuzer nie entbehren können, obwohl sie keinerlei Ersatz für Schlachtschiffe bilden, weil sie beim Kampfe gegen Schlachtschiffe so gut wie gar nicht mitwirken und eingreifen können, ihrer leichteren Bauart wegen, die die Bedingung für ihre notwendige Schnelligkeit ist. Admiral Hollmann hat schon nachgewiesen, daß die Zahl unserer Kreuzer erster bis vierter Klasse und unserer Aviso dreiundvierzig betragen müßte, wenn wirklich gebaut und ersetzt wäre, was der Flottengründungsplan und spätere Denkschriften als nötig gefordert haben. Im Flottengesetz ist der Begriff des Aviso ganz mit dem des kleinen Kreuzers verschmolzen worden, eine sehr glückliche Vereinfachung, die damit begründet ist, daß die Aviso tatsächlich kleine Kreuzer für den Rundschasterdienst bei der Flotte sind. Unter den großen Kreuzern sind Panzerkreuzer zu verstehen, unter den kleinen Kreuzern aber sogenannte „geschützte“ oder Panzerdeckkreuzer, wenigstens sofern es sich um Neubauten handelt. In den Bestand der großen Kreuzer sind aushilfsweise drei alte Panzerschiffe mit aufgenommen, in dem Bestande der kleinen werden fünf Schiffe mitgezählt, die schon an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit als kriegsbrauchbare kleine Kreuzer stehen, nämlich die ohne Panzerdeck und altmodisch gebauten Schiffe Alexandrine, Arkona, Zieten, Blitz und Pfeil. Die im Flottengesetz geforderten zwölf großen und dreißig kleinen Kreuzer bleiben also ihrer Gesamtzahl zweiundvierzig nach noch hinter dem zurück, was von früher an Kreuzern (und Aviso) vorhanden sein müßte, wenn keine Ersatzbauten versäumt worden wären. Die neun Neubauten von Kreuzern, die das Gesetz nötig macht, dürfen also mit vollem Recht als Ersatzbauten nicht mehr vorhanden und noch nicht ersetzter Kreuzer angesehen werden. Neubauten wie Ersatzbauten sind ja freilich neue Schiffe, von denen eins so viel kostet wie das andre; aber trotzdem thut man klug, die „Neubauten“ im Sinne der vermehrten Flottenstärke recht scharf von den „Ersatzbauten“ für veraltende Schiffe zu trennen, weil für alle Ersatzbauten längst, seit dem Gründungsplan, die moralische Pflicht der Bewilligung für jeden vaterlandsliebenden Reichsboten vorhanden ist. Denn ohne Ersatzbauten verfielen ja die Flotte vollständig. Nur die Neubauten fordern Prüfung auf ihren Zweck, ihre Notwendigkeit. Und was die Kreuzerzahl nach dem Flottengesetz betrifft, so ist zu bemerken, daß für den Aufklärungs- und Sicherheitsdienst bei der

Schlachtflotte nur sechs große und sechzehn kleine Kreuzer gerechnet sind, also knapp $1\frac{1}{3}$ Kreuzer auf jedes Linienschiff, während die Engländer und Franzosen jedem Linienschiff mindestens zwei Kreuzer begeben. Zur Wahrnehmung unsrer überseeischen Interessen sind nur die längst erwünschten Kreuzer für Süd- und Mittelamerika neu auf die Liste gesetzt, sonst bleibt alles wie früher; also auch hier ist Maß gehalten, mehr, als manchem Vertreter deutscher Interessen im Auslande lieb sein wird.

Die §§ 3 bis 6 des Geszentwurfs behandeln noch die Indiensthaltungen und den Personalbestand der Flotte. Sie sind lediglich logische Folgerungen aus dem ersten Teile des Gesetzes, der vom Schiffsbestand handelt; denn um die Kriegsbereitschaft der heimischen Schlachtflotte zu sichern, muß ein bestimmter Teil von Linienschiffen ununterbrochen in Dienst sein. Was gefordert wird, ist ebenfalls sehr bescheiden und weicht wenig von den jetzigen Indiensthaltungen ab; denn der kluge Sinn und die kräftige Hand, die im ganzen Gesetz zu erkennen sind, zeigen auch hier, daß man mit Geschick manches einfacher gestalten kann, was bisher aus alten Anfängen entstanden und deshalb wohl beibehalten war. Neu ist nämlich der Gedanke, die Aufgaben mehrerer früheren Schulschiffe künftig solchen Kreuzern zu übergeben, die gleichzeitig den Aufklärungsgruppen der Schlachtflotte angehören. Damit werden zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen, es wird also viel Geld gespart; denn es handelt sich um acht Schiffe, die dann überflüssig oder nicht besonders in Dienst gestellt werden. Außerdem würde das Flottenflaggschiff später die Aufgaben des Torpedoschulschiffs übernehmen, wodurch auch noch eine Indiensthaltung gespart würde. Die Vermehrung der Kosten für die ganzen Indiensthaltungen würde natürlich allmählich, von Jahr zu Jahr, vor sich gehen. Und was die Personalfrage betrifft, so geht aus den Zusammenstellungen und auch aus dem großen Andrang Freiwilliger aller Art für alle Zweige des Marinepersonals zur Genüge hervor, daß diese Frage gar keine Schwierigkeiten bereiten wird. Die Ausbildung des Personals wird aber erleichtert und gebessert, wenn man mehr Schiffe im Dienst hält.

Die Kosten für die Vermehrung des Marinehaushalts sind geradezu überraschend klein; der höchste Jahresanschlag (für 1903/4) geht nicht weiter als 33,1 Millionen Mark über die diesjährigen Bewilligungen von 117,5 Millionen hinaus. Was sind denn 33 Millionen Mark? 66 Pfennige auf den Kopf der Bevölkerung! Es wäre ebenso kläglich wie lächerlich, wollte man über einen so geringen Betrag feilschen und stöhnen von schweren Steuerlasten. Seder tüchtige Arbeiter verzehrt ja täglich mehr zum Frühstück, als auf seinen Teil von den „Lasten“ kommt. Wenns 100 Millionen wären, und jedermann sähe die Gefahr der schwachen Flotte so deutlich, wie die Fachleute, sie würden sofort bewilligt und ohne jeden Druck getragen werden.

Das Gesetz schafft klare Zustände, deshalb ist es eine gute Grundlage

für verständige Entwicklung unsrer Seemacht. Ob damit Rechte des Reichstags eingeschränkt werden oder nicht, das ist im Grunde eine Doktorfrage. So gut wie der Kaiser-Wilhelm-Kanal erbaut worden ist, obwohl die Ausgaben im Laufe mehrerer Jahre gemacht werden mußten, als der Bau einmal begonnen war, so gut läßt sich auch dieses Flottengesetz schaffen. Und an Beispielen dafür fehlt es nicht: ähnliche Flottengesetze sind in England, in Italien und Frankreich von den Parlamenten festgesetzt worden, obwohl in jenen Ländern die Macht der Volksvertretung größer ist. Aber freilich, Einigkeit über ein Ziel, das ist immer noch unsre schwächste Seite, und noch immer müssen wir uns vom Auslande beschämen lassen in nationalen Lebensfragen. Die Franzosen erhöhen ihre Flottenausgaben auf das Drängen ihres Parlaments, wo in der Flottenfrage die Losung gilt: *Il ne s'agit pas là du triomphe d'un parti, mais du salut du pays lui même!* Und bei uns im Volke der Denker? Sollen wir uns immer wieder und mit vollem Rechte den beschämenden Vorwurf machen lassen, daß wir noch jetzt, siebenundzwanzig Jahre nach der Reichsgründung, eine politisch durch und durch unreife Nation sind, in der die doktrinären Rechtshaber überwiegen?

Großflottbef

Georg Wislicenus



Mittelstädts politische Briefe

Von Emil Kühn



in ernstes Memento mori, denen zugerufen, die in faulem Frieden leben wollen. *) Aber Tod und Krieg stehen in Gottes Hand, der Mensch soll sie nicht verhängen, wenn noch ein andres Mittel übrig bleibt; er darf sie nur annehmen und aufnehmen. Und auch im Völkerfrieden giebt es erfrischenden und die Volkskraft erneuernden Kampf. Unser Verhängnis ist, daß wir das nicht wissen und sehen wollen; daß wir dem Streit nicht aus dem Wege gehen, wo es sich um Erwerb, Genuß und Vorrechte handelt, für uns selber oder für die Gemeinschaften, zu denen wir uns am liebsten halten, daß wir aber nur zuschauen, richten und rechten, nicht die Haut allein, sondern jede Anstrengung und jedes Opfer sparen, wenn es im regelmäßigen Gang des Lebens Wohl

*) Vor der Flut. Sechs Briefe zur Politik der deutschen Gegenwart von Otto Mittelstädt. Leipzig, S. Hirzel, 1897.