



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

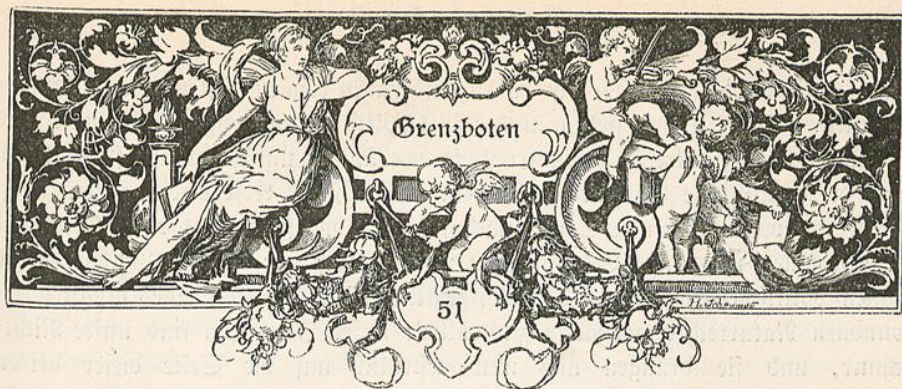
DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Deutschlands Seemacht

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



Deutschlands Seemacht



Deutschland ist gesättigt, hat einmal Fürst Bismarck gesagt. Er wollte damit nur den Verdacht abwehren, als ob dieses waffengewaltige Deutschland etwa darauf ausgehe, Deutsch-Österreich, die Schweiz, Holland, Belgien usw., Länder, die allerdings un- zweifelhaft einmal zum heiligen römischen Reiche deutscher Nation gehört haben, an sich zu bringen. Außerhalb Europas wollte er sich damit keineswegs die Hände binden. Hat er doch seit 1884 die kolonialen Erwerbungen durchgeführt, die nach seinem Rücktritte fast keinen Zuwachs mehr, wohl aber manche Verminderung erfahren haben. Denn unsre rasch anwachsende Bevölkerung und Industrie drängt nun einmal auf eine expansive Politik, auf die Erwerbung oder Öffnung von Gebieten für Besiedlung, Pflanzungsarbeit und Absatz, und da es auf absehbare Zeit ganz unmöglich ist, derartige Länder in Europa zu erwerben, so bleibt eben nichts übrig, als sie jenseits des Meeres zu suchen. Unsre ganze Weltstellung ist davon abhängig, denn, wie Heinrich von Treitschke schon 1864 gesagt hat, eine Nation, die sich heute auf Europa beschränkt, ist keine Großmacht; will sie das sein, so — muß sie teilnehmen an der Weltherrschaft. Teilnehmen, nicht sie erwerben für sich allein. Das letzte ist nur das Ziel der englischen Politik. Aber so wenig Europa noch das Übergewicht eines einzigen Volkes gestattet, so wenig können die großen Mächte auf die Dauer jenes ungeheure Übergewicht Englands in der Weltwirtschaft und der Kolonialherrschaft ertragen. Niemals dürfen sie — und wir Deutschen insbesondere nicht — diesen Anspruch Englands als berechtigt oder gar selbstverständlich anerkennen, wie es von dort aus mit einer gewissen Naivität immer und immer wieder verlangt wird, und wenn wir Deutschen auch die schweren, unsühnbaren Unterlassungsfünden unsrer Vorfahren nicht mehr gut- machen können, um so unnachsichtiger und nachhaltiger müssen wir darnach

Grenzboten IV 1896

trachten, das Wenige, was wir haben und haben können, festzuhalten und auszubauen. Große Dinge stehen in der Weltpolitik bevor; enger als jemals sind Rußland und Frankreich gegen England verbündet, und so wenig sympathisch uns die französische Börserepublik oder der russische Absolutismus sein mag, so ist es doch nicht unsre Sache, nach solchen Abneigungen unsre eigne Politik zu bestimmen und unsre Bündnisse zu wählen oder gar fremden Völkern unsre eignen politischen Ideale mit der selbstgefälligen Unfehlbarkeit eines längst überwundenen Naturrechts vorhalten zu wollen; unsre Interessen sind unsre Richtschnur, und sie drängen uns unwiderstehlich auf die Seite dieser beiden Mächte.

Dazu aber bedarf es einer Kriegsflotte nicht nur für die unmittelbare Küstenverteidigung, sondern für die Beherrschung der See. „Hätten wir den Absolutismus, wir hätten längst die Flotte,“ sagten lezthm die Preußischen Jahrbücher. Ein bitteres, aber leider berechtigtes Wort! Denn eine langjährige Erfahrung hat bestätigt, daß in Deutschland parlamentarische Körperschaften kühnen neuen Gedanken immer nur schwer folgen oder ihnen wohl gar die ärgsten Hindernisse bereiten, weil bei uns Parteisucht und doktrinäre Rechthaberei das Nationalgefühl überwuchern. Der Zollverein hat bei den Kammern der meisten deutschen Staaten den stärksten Widerspruch gefunden, er war nur durchzuführen, weil Preußen selbst nicht durch das Dazwischenreden einer eignen Volksvertretung gestört wurde; und die preußische Heeresreform Wilhelms I. ist von der Mehrheit des Abgeordnetenhauses Jahre hindurch aufs erbittertste bekämpft worden. Diese beiden praktischen Grundlagen der Einheit Deutschlands sind also unter dem lauten populären Widerspruch zu stande gekommen, keineswegs durch Volksinitiative. Damit sich das bei der unentbehrlichen Grundlage unsrer Weltstellung, einer starken Kriegsflotte, nicht wiederhole, dazu ist es nötig, daß sich immer weitere Kreise der Nation von dieser Notwendigkeit überzeugen.

Diesem Bedürfnis kommt ein neues, treffliches Werk von Georg Wislicenus entgegen,*) dem Verfasser des Textes zu dem im vorigen Jahre erschienenen Prachtwerke „Unsre Kriegsmarine.“ Das schön ausgestattete Buch besteht aus zwei Hauptteilen, einem historischen und einem beschreibenden. Der erste Abschnitt „Seemacht entscheidet Völkergeschicke“ giebt eine Übersicht über die Geschichte der Seemächte aller Zeiten von den Phönikiern und Ägyptern an bis auf die Gegenwart, wobei überall nachgewiesen wird, wie sehr von der „Seegelung“ die Machtstellung eines Volkes abhängig gewesen ist, insbesondre, wie die großen modernen Mächte Spanien, Portugal, Holland und England ihre

*) Deutschlands Seemacht sonst und jetzt. Nebst einem Überblick über die Geschichte der Seefahrt aller Völker. Von Georg Wislicenus, Kapitänleutnant a. D., mit fünfundsechzig Bildern vom Marinemaler Willy Stöwer. Leipzig, Fr. Wils. Grunow, 1896. 208 S. (Gebunden 10 Mark.)

Weltstellung durch die Seemacht begründet und die drei ersten sie dann durch den Verlust dieser Macht wieder verloren haben. Am ausführlichsten verweilt der Verfasser natürlich bei England. Auf tiefem Studien beruht der ganze Abschnitt nicht, doch ist er ohne wesentliche Irrtümer und erfüllt seinen Zweck. Von dem antiken Seewesen wissen wir übrigens doch mit Sicherheit etwas mehr, als der Verfasser, offenbar unter dem Eindrucke der scharfen und verwickelten Kontroversen über diesen Gegenstand, zugeben will; namentlich, daß die antiken Trieren und Penteren mehrere Reihen Ruderer (nicht Decke) übereinander gehabt haben, geht unzweifelhaft aus Denkmälern und Nachrichten hervor. Vielleicht ist es dem Verfasser bei einer neuen Auflage, die hoffentlich nicht ausbleiben wird, möglich, einmal mit einem Philologen, der die Überlieferung genau kennt, die Sache eingehend zu erörtern. Auch vom byzantinischen Seewesen, dem wichtigsten des ganzen Mittelalters vor dem Auftreten der Italiener, läßt sich ein leidliches Bild gewinnen. Im zweiten Abschnitt: „Spuren deutscher Seemacht und deutscher Ohnmacht zur See“ steht Wislicenus auf einem ihm völlig vertrauten Boden. Nach einer Schilderung der mittelalterlichen, namentlich der hanfischen Seemacht und ihres Verfalls, der Deutschland für immer um seinen Anteil an der neuen Welt und für Jahrhunderte um jede wirtschaftliche Selbständigkeit gebracht hat, behandelt er ausführlich die maritimen Bestrebungen des Großen Kurfürsten, sowie die Anfänge der preußisch-deutschen Kriegsmarine bis 1871, wobei er nachdrücklich und mit vollem Recht hervorhebt, daß nur der Mangel einer starken deutschen Flotte den Franzosen die Waffenzufuhren aus „neutralen“ Ländern und also die Fortführung des Krieges nach Sedan ermöglichte, daß uns also die Schwäche unsrer Flotte recht teuer zu stehen gekommen ist. Der dritte Abschnitt: „Die Thätigkeit der deutschen Kriegsflotte seit der Wiederherstellung des Reichs“ ist halb historisch, halb erörternd und polemisirend. Eingehend wird geschildert, wie unsre Flotte bei der Erwerbung unsrer Kolonien, bei ihrem Schutze und bei der Sicherung der deutschen Interessen im Auslande jederzeit eingetreten ist; es wird aber auch ihre Entwicklung bis auf die einzelnen Schiffsbauten erläutert und beleuchtet. Der Verfasser tadelt an dem Flottengründungsplan von 1873 ebenso wie an der Denkschrift von 1883, daß man immer nur von einer Küstenverteidigungsflotte geredet habe, statt eine Angriffsflotte zu schaffen, die allein, wie schon Prinz Adalbert erkannt und betont hatte, imstande ist, die See für unsre Aus- und Einfuhr frei zu halten, unsern Handel zu schützen und den feindlichen zu schädigen, die allein auch, wie Wislicenus wohl zum erstenmale ausführt, uns erst bündnisfähig macht, da wo es sich um überseeische Interessen handelt, und um solche wird es sich, darüber ist keine Täuschung möglich, bei jedem künftigen Kriege noch weit mehr handeln als bisher. Sodann weist er nach, daß gegenwärtig noch nicht einmal der Flottengründungsplan von 1873 ausgeführt ist, denn von den damals geplanten

Schiffen fehlen, in die moderne Ausdrucksweise übersezt, von acht Schlachtschiffen ersten Ranges zwei, von den zwanzig Korvetten (den jezigen Kreuzern) zehn; die jezigen Panzerschiffe zweiten und dritten Ranges haben nur geringen Gefechtswert, und nur die sieben „Monitors“ von 1873 sind an Zahl durch den jezigen Bestand ähnlicher Küstenverteidiger wesentlich übertroffen. An dem von Caprivi 1883 vorgelegten Flottenplane tadelt er die Absonderung besondrer Schulschiffe und das Übergewicht des Torpedobootwesens, zu dessen Gunsten der Bau von Schlachtschiffen eine Zeit lang ganz zurückgetreten sei. Mit dem vierten Abschnitt geht er auf die gegenwärtige Flotte und ihre Aufgaben (die Schlachtflotte, Seekrieg und Küstenverteidigung, die Kreuzer, Friedensdienst der Kriegsslotte, Deutschlands Seemacht, Deutschlands Zukunft) über. Die einzelnen Schiffstypen werden genau geschildert und durch Abbildungen wie durch sehr instruktive „Deckpläne“ erläutert. Beinahe ein Gefühl der Beklemmung erregt der letzte Abschnitt. Denn aus den übersichtlichen Tabellen sehen wir, daß die deutsche Marine seit der Gründung des Reichs im Vergleich auch nur mit den Seemächten zweiten Ranges nicht nur keine Fortschritte gemacht, sondern sogar bedeutend zurückgegangen ist. Wir stehen jetzt in Bezug auf Hochseepanzer mit Japan an sechster Stelle, für Panzer zweiter und dritter Klasse mit Österreich an dritter, nur für die kleinsten Panzer Rußland gleich. Unser Bestand an Panzerkreuzern steht sogar erst an achter Stelle, der an kleineren geschützten Kreuzern an fünfter (mit neun teils fertigen, teils im Bau begriffnen Schiffen), Panzerkreuzer haben wir überhaupt noch nicht, nur einer ist jetzt im Bau, während das „arme“ Italien neben zwölf mächtigen Hochseepanzern, von den Kolonien noch ganz abgesehen, ersten Ranges fünf, Spanien zehn, Japan vier Panzerkreuzer hat. Wie wenig diese Flotte den höchst realen Bedürfnissen insbesondere des deutschen Handels genügt, zeigt ein Blick auf unsre Handelsflotte. In fünfundzwanzig Jahren, 1871 bis 1895, ist diese von 1 146 000 auf 3 390 000 Tonnen Gehalt gewachsen, hat sich also fast verdreifacht und steht jetzt in Europa nur der englischen nach, während die französische, die 1871 noch an Tonnenzahl über der deutschen stand (1 488 000), nur um etwa ein Viertel dieser Zahl gewachsen ist. Daher soll heute ein moderner Kreuzer in Frankreich und Italien acht, in Rußland siebzehn, in Österreich achtundzwanzig, in England vierundvierzig, in Deutschland aber siebenundachtzig Handelsdampfer schützen! Welche ungeheuern Interessen stehen dabei auf dem Spiele! Übertrifft doch jetzt schon der außereuropäische Handel Deutschlands bei weitem seinen europäischen zu Land und See. Und solchen Zahlen gegenüber faselt man von „userlosen“ Flottenplänen! Hoffentlich tragen die ebenso sachkundigen wie von warm patriotischer Empfindung durchdrungenen Ausführungen von Wislicenus dazu bei, die Überzeugung von der Notwendigkeit einer starken Kriegsslotte zur Beherrschung der See in immer weitere Kreise zu tragen. Wer nur eine Küstenverteidigungsflotte will, der handelt so, wie wenn man an den Land-

grenzen nur Festungen bauen und besetzen wollte, ohne ein starkes Feldheer zu haben, das den Krieg in Feindesland tragen kann. Nur weil das römische Reich kein Feldheer, sondern bloß ein Festungsheer hatte, mußte es auf die Unterwerfung der Germanen verzichten, und daran ist es zu Grunde gegangen.

Die Abbildungen, flott hingeworfen und gut ausgeführt, bilden ebenso eine Zierde des Werks, wie sie wesentlich zur Veranschaulichung des Gesagten beitragen. Für eine zweite Auflage empfehlen wir nur eine Vermehrung der Schiffsbilder aus der ältern Zeit. Möge das Buch auf recht vielen Weihnachtstischen zu finden sein und nicht nur betrachtet, sondern auch gelesen und beachtet werden!



Die Kompetenzerweiterung der Amtsgerichte und die Rechtsanwaltschaft

For einigen Wochen brachten die Grenzboten unter der hier noch-
mals verwendeten Überschrift einen Aufsatz, worin zutreffend dar-
gelegt wurde, daß eine Erweiterung der Kompetenz der Amts-
gerichte, wie sie die Justizverwaltung ins Auge faßt, für die
Rechtsanwaltschaft in ihrer heutigen Gestaltung geradezu unan-
nehmbar erscheine. Doch glaubt der Verfasser — da er sich nicht genannt hat,
will ich ihn Herrn X nennen — den Nachteilen und Gefahren, die diese Maß-
regel für die Anwaltschaft zur Folge haben muß, wirksam dadurch begegnen
zu können, daß er eine Zweiteilung der Anwaltschaft vorschlägt. Es soll eine
Amtsgerichtsanwaltschaft geschaffen werden, die als Vorstufe zu der Rechts-
anwaltschaft bei den Kollegialgerichten dienen soll; bei den Kollegialgerichten
sollen nur solche Anwälte zugelassen werden, die drei Jahre lang entweder als
Amtsgerichtsanwälte oder anderweit im Justizdienst beschäftigt gewesen sind.

Sch bin überzeugt, daß eine solche Maßnahme die Übelstände, die jetzigen
wie die weitem, die von der geplanten Kompetenzerweiterung mit Recht ge-
fürchtet werden, keineswegs heben, wohl aber verschärfen würde. Soll es dem
jungen Juristen, der eben die Staatsprüfung bestanden hat, freistehen, Amts-
gerichtsanwalt zu werden, während ihm die Möglichkeit, Landgerichtsanwalt
zu werden, zur Zeit, ebenso wie die Möglichkeit, Richter zu werden, verschlossen
ist, so wird der Stand der Amtsgerichtsanwälte wenig geachtet und wenig be-
achtenswert sein. Materiell mag er Einnahmen bringen, die, um mit Herrn X