



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

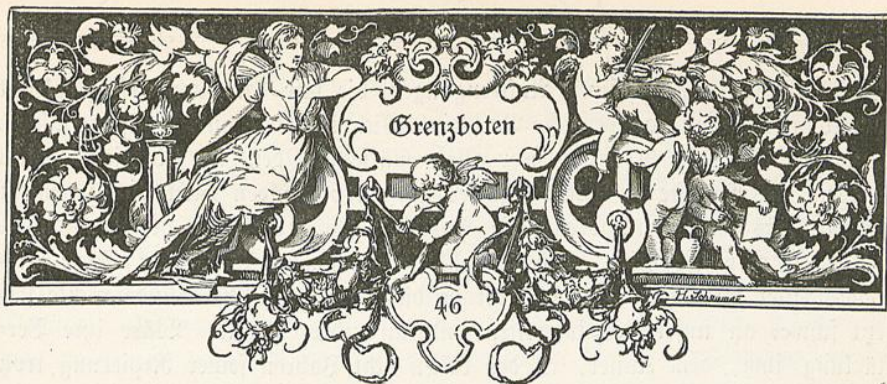
**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

β: Die neue Flottenfrage

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



## Die neue Flottenfrage



Es vor reichlich zwei Jahren der Kampf um die Flottenvorlage heiß entbrannt war, haben die Grenzboten mit vornan gestanden und sich redlich bemüht, unter den gebildeten Deutschen Verständnis und Interesse für die Weltpolitik des Kaisers und der verbündeten Regierungen wachzurufen. Wenn es mir vergönnt war, dabei mitzuarbeiten, so war ich mir wohl bewußt, daß die politischen und namentlich die wirtschaftspolitischen Vorstellungen, von denen die Flottenfreunde ausgingen, nicht überall gleich waren. Aber nur um so mehr wurde ich in der Hoffnung bestärkt, daß es doch noch rechtzeitig gelingen werde, trotz aller doktrinären Zwiespältigkeit die Masse der gebildeten patriotischen Männer im Reiche um des Kaisers Panier zu sammeln, wenn es zu dem uns durch die Entwicklung der nationalen und internationalen Verhältnisse aufgezwungenen Entscheidungskampfe kommt um den unsrer Zukunft nun einmal unentbehrlichen Anteil an der Weltwirtschaft. Die damaligen Bemühungen haben praktisch zwar nur einen ziemlich armseligen Zwischenerfolg gezeitigt, aber sie haben es doch wenigstens im Grundsatz zur Anerkennung gebracht, daß große Entscheidungen in der Weltpolitik bevorstehen, und daß, um siegreich aus ihnen hervorzugehn, das Deutsche Reich gerüstet sein muß auch als Seemacht.

Mit treffender Schärfe hat der Kaiser in seiner Hamburger Rede am 18. Oktober dieses Jahres die heutige Lage gezeichnet. Er wies darauf hin, daß Ereignisse, die umwälzend wirkten auf dem Gebiete der internationalen Beziehungen sowohl wie auf dem des nationalökonomischen Lebens der Völker, und die in alten Zeiten Jahrhunderte zum Reisen brauchten, sich heute in wenig Monaten vollzögen. Dadurch seien die Aufgaben für Reich und Volk in mächtigem Umfange gewachsen und forderten vom Kaiser und von den ver-

bündeten Regierungen schwere Anstrengungen, die nur dann von Erfolg gekrönt sein könnten, wenn das deutsche Volk einheitlich und fest und den Parteien entsagend hinter ihnen stehe. Vor allem müsse das deutsche Volk seine Sucht ablegen, das Höchste in immer schärfer sich ausprägenden Parteirichtungen zu suchen. Es müsse aufhören, die Partei über das Wohl des Ganzen zu stellen. Es müsse seine alten Erbfehler eindämmen, alles zum Gegenstand ungezügelter Kritik zu machen. Gerade diese alte politische Sünde rächte sich jetzt schwer an unsern Secinteressen und an unsrer Flotte. Wäre ihre Verstärkung ihm, dem Kaiser, in den ersten acht Jahren seiner Regierung trotz inständiger Bittens und Warnens nicht beharrlich verweigert worden, wie anders würde das Reich dann seinen blühenden Handel und seine überseeischen Interessen fördern können.

„Bitter not thut uns eine starke deutsche Flotte“ — der eine Satz, der sich in Hamburg dem Kaiser vom Herzen drängte, er sollte doch wohl endlich nach allem, was wir in den letzten zwei Jahren draußen in der Weltpolitik gesehen und erlebt haben, auf kräftigere Zustimmung und nachhaltigern Wiederhall bei allen Gebildeten rechnen dürfen, die nicht bis zur Blindheit in kleinliche Sonderinteressenjucht oder in unheilbare Parteiorthodoxie verrannt sind. Die Flottenpolitik, als der unmittelbare praktische Ausdruck der uns mit Naturnotwendigkeit vorgezeichneten Weltpolitik, sie wird hoffentlich noch zur rechten Sammelpolitik werden für uns widerhaarige Deutsche. Jetzt gilt es nicht mehr Steckenpferde zu reiten; nicht Rechthaberei und Kegerrichterei, nicht Augendienerei sind jetzt noch am Platze; jetzt heißt es endlich einmal an einem Strange ziehn und alle an ihm mitziehen lassen, damit das Reichsschiff flott werde zum Heil aller, die darin hausen: Landwirtschaft, Gewerbe und Handel, Unternehmer und Arbeiter, Arm und Reich, Stadt und Land. Nur Dummheit oder böser Wille kann noch dem Volke die Erkenntnis vorenthalten, daß es sich hier wirklich, wie der Kaiser in Hamburg sagte, um die „eigensten vitalsten Interessen“ aller handelt, und daß diese Interessen unmittelbar, in der allernächsten Zukunft auf dem Spiele stehn.

Es empfiehlt sich einige Fragen mehr formaler Bedeutung vorweg zu nehmen, wenn man das Wesen der neuen Flottenfrage darzulegen versuchen will.

Die Unhaltbarkeit des durch das Flottengesetz vom 10. April 1898 geschaffnen Rechtszustands ist in den Grenzboten schon vor zwei Jahren mit allem Nachdruck betont worden, als dank der Parteierfahrenheit die Spielerei mit den sogenannten „konstitutionellen Bedenken“ den Reichstag verleitete, die bekannten „Bindungen“ ins Gesetz hineinzubringen. Daß damals die Vertreter der verbündeten Regierungen diese Bindungen auch für das Reich anerkannt haben, um überhaupt nur etwas zu erreichen und mit den Schiffsbauten anfangen zu können, ist, wie vorauszusehen war, heute unbequem, aber selbstverständlich ohne jede Bedeutung, sobald das Interesse der Nation ein

Abgehen von dem gesetzlich festgelegten Flottenvermehrungsplan fordert. In diesem Fall ist es die Pflicht und Schuldigkeit nicht nur der Regierungen, sondern ganz ebenso, ja in gewissem Sinne noch mehr die des Reichstags, dem unhaltbaren Zustande ein Ende zu machen und die Bindungen zu beseitigen. Es muß mit Freuden begrüßt werden, daß schon jetzt bis ziemlich weit nach links in die liberalen Parteien hinein sehr energisch diese Meinung ausgesprochen wird. Wie schon im Juni dieses Jahres bei der Unterstützung einer vom Deutschen Flottenverein gegebenen Anregung in den Grenzboten befristwortet worden ist, so entspräche es auch noch heute der Natur der Lage am besten, wenn aus dem Reichstag heraus die Initiative zur Beseitigung der unhaltbaren Bestimmungen des Gesetzes vom 10. April 1898 ergriffen würde, schon weil damit endlich einmal die berufenen Vertreter des deutschen Volks zeigten, daß sie die Pflicht erkannten, auch ihrerseits für die Wehrkraft des Reichs Sorge zu tragen, wie dies bei unsern westlichen Nachbarvölkern, in England wie in Frankreich, längst etwas selbstverständliches ist. Namentlich wäre es den Führern des deutschen Liberalismus sehr zu empfehlen, in dieser Beziehung auf einen Bruch mit der seitherigen grundsätzlichen Streichpraxis hinzuwirken, die ihre Sache mehr als alles andre heruntergebracht hat. Jedenfalls müssen und werden wir mit den „Bindungen“ von 1898 schnell fertig werden, wenn nicht unsre aktiven Politiker das Zeugnis krassester Unfähigkeit vor der Geschichte verdienen wollen. Hier braucht uns diese Vorfrage nicht weiter zu beschäftigen.

Wichtiger ist die in der Presse schon etwas sehr breit getretne sogenannte „etatstechnische“ Frage. Sie ist namentlich in den ersten „halbamtlichen“ Kundgebungen — amtliche liegen ja überhaupt noch nicht vor — mit großer Gebliffentlichkeit in den Vordergrund geschoben worden. Ob das geschieht war, mag dahingestellt bleiben. Daß sich die öffentliche Meinung gerade durch detaillierte neue Flottenpläne bis zum Jahre 1917 begeistern lassen wird, nachdem das „Sexennat“ — s. v. v. — von 1898 schon jetzt in die Brüche gegangen ist, möchte ich bezweifeln. Etatstechnische „Bilder,“ die mehr oder weniger auf dem alten Flottengesetz fußen, haben zur Zeit kaum Zweck. Diese alte Basis muß eben weg, und Aussichten auf neue Bindungen, vollends auf siebzehnjährige, dürfen nicht wieder aufkommen. Heute, wo sich, wie der Kaiser sagte, in Monaten vollzieht, was früher Jahrhunderte brauchte, liegt das eigentlich auf der Hand. Wenn das Volk und die Volksvertretung nur erst eingesehen haben werden, daß eine starke Flotte uns dringend not thut, dann werden die Herren Etatstechniker schon noch damit zurecht kommen, zu berechnen, wie die einzelnen Jahresetats zu belasten sein werden, und ob und wie weit etwa neben einer Anleihe, die an sich durchaus am Platze wäre, auch die laufenden Einnahmen des Reichs, ohne andre Zwecke zu sehr zu beeinträchtigen, zur Deckung der gesteigerten Schiffbaukosten verwandt werden

können. Nicht angebracht ist es jedenfalls, die große Aufgabe, die das deutsche Volk nun einmal mit großen Opfern zu lösen sich entschließen muß, wenn es seine Zukunft retten will, so darstellen zu wollen, als ob sich die Kostendeckung ganz von selbst, spielend, „automatisch,“ wie man jetzt gern sagt, aus höhern Zollerträgen u. dergl. ergeben müßte. Und ganz verkehrt ist es vollends, wenn man sich schon jetzt wieder beeilt, etwaige Mehrerträge aus den für 1903 zu erwartenden erhöhten Getreidezöllen für die Kaiserlichen Flottenpläne ins Treffen zu führen. Man lasse, wenn man nicht mit Recht politischer Taktlosigkeit geziehen werden will, diese agrarischen Herzenswünsche hier ganz beiseite. Hat man denn wirklich immer noch keine Ahnung davon, wie dadurch der guten Sache geschadet wird?

Thatsächlich besteht bei den sachverständigen deutschen Volkswirten und Finanzleuten, und zwar auch bei denen von strikt liberaler Richtung, darüber kein Zweifel, daß das Deutsche Reich die durch eine Vermehrung der Flotte über den Rahmen des Plans von 1898 hinaus, wie sie jetzt in Frage kommen kann, verursachte Steigerung der einmaligen und fortlaufenden Marineausgaben ertragen kann, ohne dem Volke schwere, das wirtschaftliche Gedeihen gefährdende Lasten auflegen zu müssen, wobei übrigens selbstverständlich die in Handel und Gewerbe thätigen Berufsstände fast allein in Betracht kommen werden. Und sie haben damit Recht, obgleich man auf ein Nachlassen der außergewöhnlichen Prosperität in Industrie und Handel über kurz oder lang gefaßt sein muß, und der Vermehrung des Nationalreichtums durch die industrielle Hauffe der letzten Zeit etwas skeptisch gegenüberstehn kann. Im Vergleich mit den Lasten, die andre Kulturvölker für die Erhaltung und Vervollständigung ihrer Wehrkraft ohne nachteiligen Einfluß auf ihre Volkswirtschaft und ohne viel Zetergeschrei auf sich genommen haben, kann von einer gefährlichen Überbürdung des deutschen Volks bei der Ausführung des neuen Flottenplans gar keine Rede sein. Darüber ist eigentlich auch die Debatte unter verständigen Männern schon geschlossen.

Selbstverständlich können die notwendigen Schiffsneubauten nicht in einem Jahre ausgeführt werden. Aber es ist dabei jetzt endlich der Grundsatz anzuerkennen, daß das, was notwendig ist, so schnell als möglich zu geschehn hat. Wir haben schon viel zu viel Zeit verloren, und viel zu viel Schaden hat uns der unzureichende Stand unsrer Seemacht schon gebracht. Wenn es für den Kaufmann und den Industriellen darauf ankommt, günstige Konjunkturen auszunutzen oder ungünstigen zuvorzukommen, so gilt dieser Grundsatz als einfache Pflicht auch dem Kurzsichtigen.

Die Leistungsfähigkeit unsrer Werften läßt sich im Bedürfnisfalle noch erhöhen. Nur müssen die Bauten durchaus technisch auf der Höhe der Zeit stehn. Da ist nun freilich das Bedenken theoretisch in gewissem Grade berechtigt, daß die Strittigkeit technischer Fragen und die Möglichkeit schneller tech-

nischer Fortschritte die Flotte leicht mit verhältnismäßig viel Schiffen belasten könnten, die man nach wenig Jahren anders gebaut zu haben wünschen müßte. Aber wohin kommt man mit diesen Bedenken praktisch, wenn die Not auf die Nägel brennt? Sollen wir etwa auf die vielleicht möglichen technischen Fortschritte warten, bis wir schließlich gezwungen sind, im Auslande hausieren zu gehn, um aufzukaufen, was halbwegs noch zu brauchen ist? Dagewesen sind bekanntlich solche Notfälle. Wir können Gott sei Dank zu unsrer Schiffsbaukunst volles Vertrauen haben und ebenso zur Tüchtigkeit unsers Marinepersonals, und dazu auch zu seiner Gewissenhaftigkeit, Pflichttreue, Ehrenhaftigkeit. Das ist nicht überall der Fall gewesen; wo es aber der Fall ist, da ist es ein großer Schatz.

Auch an die Vorsorge für die Bemannung sei hier noch flüchtig erinnert. Gewiß denkt daran unsre Marineleitung seit Jahren mit großem Ernst und auch mit einiger Sorge. Wahrscheinlich sind wir aber für den Fall schneller Vermehrung der Schiffe heute schon mit dem ordentlichen Ersatz der Mannschaft besser daran als die Engländer und Amerikaner, und in außerordentlicher Not sind wir ebenso gut wie sie imstande, auch ausnahmsweise Ersatzmannschaften zu werben, wo wir sie bekommen können. Aus diesem Bedenken jedes raschere Tempo der Schiffsbauten abzulehnen, fällt keinem Sachkundigen ein.

Aber alle diese Fragen sind im Augenblick doch noch von untergeordneter Bedeutung. Eine Vorlage ist dem Reichstag noch gar nicht zugegangen, noch nicht einmal dem Bundesrat. Der Marineetat für 1900 soll überhaupt, wie es heißt, noch nicht von den neuen Flottenplänen berührt werden. Worauf es jetzt ankommt, ist der vor der Nation zu erbringende Beweis für die Richtigkeit des Sages: Eine starke Flotte thut uns dringend not. Täuschen wir uns nur nicht darüber, daß große Teile des deutschen Volks, daß viele Millionen deutscher Männer von dieser Richtigkeit noch lange nicht überzeugt sind, ja daß ihr noch nicht einmal die Mehrheit des Reichstags und ihre Wählerschaft sicher gewonnen ist. Mit dem in solchen Kämpfen ab und zu nicht ohne Erfolg gebrauchten Schlachtruf: Die Nation steht hinter uns! ist in diesem Falle nichts gethan. Wir haben ebenso weit verbreitete wie festgewurzelte und — sagen wir es offen — geschickt verfochtne Irrtümer zu bekämpfen. Schlagwort gegen Schlagwort zu stellen, Phrasen gegen Phrasen auszutrumpfen hilft nichts mehr. Nur wer des Feindes Position würdigt und versteht, wird sie zu überwinden vermögen. Überzeugte Freunde gilt es dauernd für eine neue, große, eminent praktische Politik zu werben, nicht gedankenlose Mitläufer für irgend welchen nationalen Sport des Augenblicks.

Vornan wird hier wieder gern die Frage nach der Zahl der Schiffe gestellt. Wie stark will denn nun eigentlich der Kaiser seine Flotte gemacht haben? Das scheint auf den ersten Blick die allerwichtigste und allerberechtigteste Frage, aber in Wirklichkeit wird sie auf vielen Seiten weit überschätzt.

Können wir denn überhaupt zu Neujahr 1900 auch nur mit einiger Sicherheit sagen, wieviel Schlachtschiffe und Kreuzer zu Neujahr 1910 dem dringenden Bedürfnis entsprechen werden? Das war ja der ungeheure Fehler beim Zustandekommen des Gesetzes von 1898, daß man sich einbildete oder sich so stellte, als ob man das könnte. In ihn wollen wir doch nicht wieder verfallen. Man kann vielleicht für die enge Aufgabe, die der jetzt kaum noch auf irgend einer Seite ernsthaft vertretene Standpunkt der ausschließlichen Küstenverteidigung an die Flotte stellte, eine solche Berechnung aufmachen, aber schon von dem Standpunkte des erweiterten Schutzes unsrer Häfen vor einer effektiven Blockade durch die kräftige Verteidigung der heimischen Gewässer ist jede derartige Festlegung wertlos, weil dabei immer — ganz abgesehen von dem ein für allemal gegebenen gewaltigen Übergewicht der britischen Streitmacht — Veränderungen der Machtverhältnisse und der politischen Haltung unsrer nordischen Nachbarstaaten sehr wesentlich zu berücksichtigen sein würden. Wie schon im Juni in den Grenzboten gesagt worden ist, entsprach diesem Standpunkt, obgleich er schon vor zwei Jahren als veraltet und unhaltbar bezeichnet werden mußte, der Flottenbauplan von 1898. Muß dieser Standpunkt der Verteidigung der heimischen Gewässer aufgegeben werden, müssen wir gerüstet sein, auch außerhalb unsrer Gewässer das Gewicht einer angemessenen Schlachtflotte, die durch Kreuzer niemals ersetzt werden kann, und ohne die diese unter Umständen bedeutungslos werden, gegen Bergewaltigungen der Handels- und Verkehrsfreiheit durch andre Mächte und zum Schutze wertvollen Kolonialbesitzes in die Waagschale werfen zu können, so kann man ein Doppelgeschwader, wie man jetzt vorschlägt, oder auch vier oder acht Doppelgeschwader für notwendig erklären, je nachdem man für die nächste oder eine weitere Zukunft sorgen zu müssen glaubt. Will man das zweite, so gerät man natürlich leicht in „uferlose Flottenpläne.“ Man muß hier wie in hundert andern Dingen der Zukunft ihre eignen Sorgen, ihre eignen Aufgaben überlassen. Wenn Flottenschwärmer unter uns das nicht einsehen, so wäre ihnen am besten der Mund zu verbieten. Sie schaden dann ganz ungeheuer. Aber der Kaiser und die verbündeten Regierungen haben doch nie solche Uferlosigkeiten im Sinne gehabt, und wenn sie jetzt eine Verstärkung der Flotte um ein Doppelgeschwader forderten, so würden sie doch dem Reichstage keine „uferlosen Flottenpläne“ zumuten. Nicht wie groß die Schlachtflotte, die wir außerhalb der heimischen Gewässer zur Verfügung haben müssen, höchstens oder mindestens sein soll, ist jetzt die Frage, es handelt sich vielmehr darum, daß wir überhaupt eine solche Schlachtflotte haben statt gar keiner. Das ist die Sachlage, die wir nicht entstellen oder verdunkeln lassen dürfen, wenn wir das Volk für die Wahrheit in der neuen Flottenfrage gewinnen wollen.

Ob ein Doppelgeschwader in der und der Stärke im Kriegsfall — zusammen mit der Küstenflotte — zur Verteidigung der heimischen Gewässer aus-

reicht und nötig ist, und ob ein Doppelgeschwader die Formation ist, mit der wir in fernen Gewässern mitzusprechen anfangen können, dafür ist das Fachurteil der Seeleute maßgebend, das sich nicht nur nach nationalen, sondern auch nach internationalen Erfahrungen und Grundsätzen bildet.

Dabei müssen nun einmal auch die verbündeten Regierungen der Zukunft ihre eignen Aufgaben überlassen. Sie müssen sich selbst und ihren Nachfolgern und den Reichstagen, die kommen werden, überlassen, je nach Bedürfnis und nach Kräften ein zweites und noch mehr Doppelgeschwader für den Auslandsdienst bereitzustellen. So berechtigt der Wunsch sein mag, etwaige Vermehrungen unsrer Wehrkraft auf möglichst lange Zeit vor der Ablehnung durch den Reichstag, ja schon vor der Debatte in ihm zu sichern, es bleibt uns gar nichts andres übrig, als zu hoffen, aber auch mit allen Mitteln dahin zu wirken, daß das deutsche Volk möglichst bald zu der politischen Reife gelange, die ein solches Vertrauen in die Zukunft gefahrloser macht, als es heute noch erscheint; die die Gewähr bietet für ein Verhalten der Volksvertretung in Deutschland, wie es in Frankreich und England und sogar in den „jungen“ Vereinigten Staaten trotz aller Schärfe der Opposition in andern Dingen für solche Fragen als die erste patriotische Pflicht gilt. Das dürfen wir bei der neuen Flottenpropaganda nicht vergessen. Der Kaiser hat in Hamburg mit Recht gesagt, nur wenn das Volk hinter ihm und den Regierungen stehe, könnten sie ihren schweren Aufgaben für des Volkes Wohlfahrt genügen. Das macht die Arbeit, die die Presse, der Flottenverein und alle, die mit uns sind, jetzt zu thun haben, zu einer sehr schweren, aber es macht sie doch auch erst zu einer wirklich befriedigenden, würdigen, schönen.

Es ist ganz erstaunlich, in welchem Maße auch bei sehr verständigen und gut patriotischen gebildeten Männern der Irrtum immer noch verbreitet ist und festigt, daß die Flottenvermehrung nichts als Selbstzweck, und die sogenannten Seeinteressen nichts als Schlagwort wären. Es will mir scheinen, als ob wir Flottenfreunde daran auch etwas schuld wären. Jedenfalls haben wir uns, wenn wir unsre großen Aufgaben lösen wollen, vor nichts mehr zu hüten, als davor, daß uns die Flotte wirklich schließlich nur Selbstzweck und die Seeinteressen zum Schlagwort werden. Wenn der Kaiser das althistorische Paradoxon: *Navigare necesse est, vivere non necesse!* am passenden Orte zitiert, so ist das recht und sehr hübsch, und kein Mensch nimmt daran Anstoß. Aber wenn dann der Spruch von all den Schrittmachern mit und ohne Beruf, die ihre Feder in den Dienst der Flottenvermehrung stellen, als politisches Dogma jedermann aufgedrängt wird, als ob es für den Patrioten überhaupt nichts mehr geben dürfe als Flotte, See und Segeln, so ist das geschmacklos und dumm und verleidet einem die Arbeit; je ernster man die Sache nimmt, umso mehr. Das nüchterne, in strenger Arbeit Tag für Tag für sich und die Seinen das liebe Leben erkämpfende Volk verscheucht man geradezu damit. Der Ton

macht die Musik, und dieser Ton muß vermieden werden, wenn dem deutschen Volke die Musik gefallen soll, und das will doch der Deutsche Flottenverein zum Beispiel ganz ernsthaft und ehrlich.

Aber noch weiter verbreitet und noch viel gefährlicher ist die irrige Vorstellung, als ob die ganze Flottenpolitik nur ein Mittel wäre zu Eroberungszwecken im Sinne der Herren Chamberlain und Rhodes und des ganzen neu-modischen anglosächsischen Imperialismus. Da haben nun die demokratischen, sozialdemokratischen und auch die Zentrumsstaatsweisen Gelegenheit, sich aller Welt präsentieren zu können als die Freunde des Volks, als die Retter des Vaterlands, die Wahrer des Friedens, die sich mit Mannesmut vor Fürstenthronen der heiligen Pflicht widmen, dem Reich den Weltmachtstügel anzustreifen. Wir Flottenfreunde haben wahrlich Grund, ihnen die Wirkung dieser Pose nicht zu erhöhen und zu verlängern. Man lasse die imperialistischen Träume bei der Arbeit für des Kaisers Flottenpläne ebenso beiseite wie die Getreidezüge. Halten manche unter uns uns Deutsche für die „auserkorne“ Rasse, für das „Herrenvolk,“ das die Menschheit zu unterjochen berufen sei, stellen sie den Kriegszustand — vielleicht ohne ihn zu kennen — über das friedliche Ringen der Völker, warum nicht? Wenn sie es nur für sich behalten. Stellen sie aber die Flottenpolitik des Kaisers in den Dienst ihrer Narrheit, dann soll sie der Teufel holen samt ihrer Flottenfreundschaft. Sie versperren der deutschen Nation den Weg zum Verständnis dessen, was jetzt dringend not thut.

Es ist in der That heller Unsinn, die Vermehrung unsrer Flotte um ein Doppelgeschwader, damit wir überhaupt erst in fernen Gewässern mitsprechen können, irgendwie mit Eroberungsplänen und Kriegsgelüsten in Verbindung zu bringen. Nichts kann mehr den Charakter einer Verteidigungs-, einer Schutzmaßregel gegen den Krieg, gegen die Eroberungs- und Unterjochungsmanie, die in der Welt grassiert, tragen, als das Verlangen nach der Ausfüllung dieser klaffenden Lücke in der Wehrhaftigkeit unsers Vaterlands. Und wenn die kaiserliche Politik nach Jahr und Tag eine weitere Flottenvermehrung fordern müßte, wenn sie in naher Zukunft da und dort in der Welt mit gewappneter Faust zugreifen müßte, wie sie in Kiautschou hat zugreifen müssen, so wird das diesen Charakter unsrer Flottenpolitik und unsrer Weltpolitik nicht um ein Haar verändern. Schon das vor jedermann offen zu Tage liegende Verhältnis unsrer Seemacht, wie sie dann noch immer sein würde, zu der Großbritanniens muß solche Deutungen zu Albernheiten stempeln. Wir wollen uns unsrer Haut wehren gegen den Rechtsbruch und die Gewaltthätigkeit anderer. Das müssen wir, und dazu brauchen wir eine stärkere Flotte so dringend, wie der friedlichste Bürger, der seinem Lebensunterhalt nachgeht, Schutz braucht gegen Einbrecher und Straßenräuber. Wer sich nicht dumm stellt oder dumm machen läßt, vor allem unter den deutschen Kaufleuten, In-

dustriellen und Gewerbearbeitern, der muß einsehen, wohin wir Deutschen kommen, wenn die imperialistischen und nationalistischen Übertreibungen von Weltmächten im Weltverkehr in die Praxis überseht werden, und daß thatsächlich in den letzten anderthalb Jahren in erschreckender Weise schon der Anfang damit gemacht worden ist. Gerade von der Seite ist es geschehen, die unser Liberalismus seit Menschenaltern als den Hort der Freiheit, des friedlichen Wettbewerbs um die Güter der Erde zu betrachten gewöhnt war. Vor allem die Kreise und Parteien, die nicht alles Heil auf dem sogenannten „innern Markt“ suchen zu sollen meinen — und sie haben darin Recht, wie ich glaube —, sondern im leichten, freien, blühenden Güteraustausch mit der ganzen Welt Deutschlands zukünftiges Gedeihen, wie die Verhältnisse bei uns liegen, für am besten gefördert und gesichert halten, sie sollten sich am wenigsten der Dringlichkeit der Gefahr, die uns droht, verschließen. Sieht man denn nicht, daß in der imperialistischen Bewegung thatsächlich etwas neues in das internationale Völkerleben hinein gekommen ist, was uns zu neuen Schutzmaßregeln zwingt für unsre so gewaltig vermehrten vielseitigen hochwichtigen wirtschaftlichen Beziehungen zur ganzen Welt? Und sieht man nicht, daß wir Deutschen viel dringendere Veranlassung haben, diese Beziehungen immer vielseitiger und immer nutzbringender zu gestalten, als irgend ein andres Kulturvolk der Erde? Glaubt der heutige deutsche Liberalismus dieser neuen Erscheinung, dem Imperialismus, gegenüber, die doch ihrem Wesen nach eine kriegerische, gewalthätige, barbarische ist, immer noch Handelschulen, Zeichenunterricht, Exportmuseen und dergleichen für den einzigen Schutz erklären zu dürfen, den das Reich den internationalen wirtschaftlichen Beziehungen seiner Bürger angeheihen lassen darf und kann? Will er nicht endlich zugeben — denn einsehen muß er, so stumpfsinnig kann er nicht geworden sein —, daß gegen diese neue Gefahr, die uns in fremden überseeischen Gebieten erwächst, wir auch zur See stärker gerüstet sein müssen als bisher? Es wäre beschämend, wenn sich auch jetzt noch das „freisinnige“ Bürgertum in den Städten, in Handel und Gewerbe der Parteitelkeit seiner Führer zuliebe der bessern Einsicht verschlöße. Den Namen liberal hätten diese „Freisinnigen“ dann für immer verschertzt. Zum kurzzeitig reaktionären Pfahlbürgertum mit demokratischen Manieren würde das liberale Bürgertum Deutschlands herabsinken, wenn es auch in dieser Lage und Frage nur nach der Pfeife Eugen Richters zu tanzen verstünde. Es scheint absurd, daß sich so etwas auf die Dauer hält. Es gärt ja auch schon an allen Ecken und Enden in diesen sonst so intelligenten, geschäftlich tüchtigen, vorwärtstrebenden Kreisen. Und vollends absurd erscheint es mir, daß sich das jüdische Element, das in ihnen vielfach den Ton angiebt, den Gefahren aussetzen wird, die sich aus dem künstlich zugespitzten Konflikt zwischen Einsicht und Vaterlandsliebe auf der einen Seite und Parteinarrheit und Parteityrannie auf der andern ergeben müssen. Unfre jüdischen Mitbürger

sollten das Gewitter, das im Imperialismus aufzieht, am wenigsten auf die leichte Achsel nehmen. Mögen einige vaterlandslose Gefellen ihr Schäschen dabei ins Trockne zu bringen hoffen, die deutschen Juden, die das Deutsche Reich nicht in der humanen, im besten Sinne liberalen und fortschrittlichen Mission, die es im Verteidigungskampfe gegen die imperialistische Barbarei zu übernehmen hat, unterstützen, die sich immer noch gegen die Politik des Kaisers als die übereifrigen, rastlos rührigen Schürer und Hezer brauchen lassen, werden, wenn es schief zu gehn anfängt, doch wieder die Sündenböcke sein für das Spießbürgertum, an dessen Entartung sie so beharrlich arbeiten.

Daß der moderne wirtschafts- und namentlich handelspolitische Liberalismus, der in der deutschen Staatswissenschaft immer mehr und mehr tüchtige Kräfte anzieht und wohl schon stark in der Mehrheit ist, dem wahren Ziel und Wesen der kaiserlichen Flottenpolitik Verständnis und Sympathien entgegen bringen wird, wenn es darauf ankommt, darf man wohl sicher erwarten. Auch seine da und dort spukenden sozialpolitischen Übertreibungen und Einseitigkeiten können doch wissenschaftlich geschulte Männer nicht in die Opposition gegen das treiben, worum es sich in der Flottenfrage handelt. Diesen staatswissenschaftlichen Kreisen erwächst gerade in der Flottenfrage die überaus dankbare Aufgabe, ihr so oft betontes besondres Wohlwollen und Verständnis für die arbeitenden Klassen praktisch zu bethätigen. Es kann ihnen nicht zweifelhaft sein, daß die exaltierte Opposition, zu der die sozialdemokratischen Führer die ihnen ergebne Arbeiterschaft verleiten, ebenso unverständig wie unwahrhaft ist. Wenn auch der stark imperialistische Drakelspruch eines süddeutschen „Allerneuften,“ der Kampf um die Existenzbedingungen der Arbeiter werde fortan nicht mehr zwischen diesen und der Unternehmerschaft ausgefochten, sondern von den Staaten gegen einander, in mehr als einer Hinsicht der kritischen Glasse bedarf, daß er nicht in die Irre führt, so enthält er doch für unsre Arbeiterapostel einen wertvollen Fingerzeig in der Flottenfrage. Kann das Reich seine, d. h. des deutschen Volks wirtschaftlichen Beziehungen zum überseeischen Ausland gegen die imperialistische Gefahr nicht wirksamer als bisher schützen und fördern, so werden furchtbare Nackenschläge für die deutschen Arbeiter nicht ausbleiben. Unsre so riesig angeschwollne Industriearbeiterschaft darf sich am wenigsten auf die Wunderkraft des innern Markts vertrusten lassen. Sie muß hungern, wenn das Reich nicht den Absatz über das Meer schützt. Die Hochflut der industriellen Produktion bei zurückbleibendem Export hat in den letzten Jahren den innern Markt stark gesättigt. Er konnte viel verdauen, weil unsre sonstigen internationalen Geschäfte, wie es scheint, gut rentierten, und weil große Umwandlungen in der Technik der Verkehrs- und Produktionsmittel und andre Anlagen viel Geld unter die Leute brachten. Aber umso schwerer wird eine rückwärtige Konjunktur die Arbeitsgelegenheit hinabdrücken, wenn es nicht gelingt, den Export und das ganze

Auslandsgeschäft neu zu beleben. Thatsächlich ist man sich in sozialdemokratischen Kreisen darüber klar genug; die Weisheit, die ihre heutigen Führer den Arbeitern über die Flottenfrage aufbinden, stellt sich so deutlich als geflüchtete Unwahrheit und Entstellung dar, daß darüber jedes Wort überflüssig ist. Wenn die Herren Brentano, Sombart, Schulze-Gävernitz usw. ihren Patriotismus und ihre Arbeiterfreundlichkeit ebenso wie ihren wissenschaftlichen Blick und ihre Unbefangenheit wirksam bethätigen wollen, die Gelegenheit ist ihnen dazu jetzt wie selten gegeben. Freilich mit der Mehrzahl der sozialdemokratischen Machthaber werden sie es dann verderben müssen.

Wie sich die Zentrumsmitglieder und ihre Wähler zur neuen Flottenfrage im entscheidenden Augenblick verhalten werden, wer möchte darüber etwas voraussagen? Da kann man nur hoffen, daß der treffliche patriotische Fonds, den die Partei unstreitig birgt, endlich einmal die Parteidisziplin, wenn sie in unpatriotischer Richtung drängt, überwindet. Sachliche Gründe gegen die Forderung des Kaisers und der verbündeten Regierungen fehlen hier absolut. Je mehr die ultramontane Presse über die Flottenfrage schreibt, umso mehr wird das klar. Warum sie eigentlich noch schreiben? Sie habens doch gar nicht nötig, die Herren von der herrschenden Partei!

Wir müssen eben aufhören, die Partei über das Wohl des Ganzen zu stellen. Verstünden wir das nur halb so, wie man es in England und Frankreich versteht, so würde über die neue Flottenfrage überhaupt wenig oder nichts geschrieben und gesprochen werden, denn es ist in der That, wenn man die Parteibrille abthut, von Anfang bis zu Ende die schlichteste Selbstverständlichkeit: „Dringend not thut uns eine starke deutsche Flotte!“ ß



## Der Römerstaat

### 3. Vom Stadtstaat zum Weltreich

(Fortsetzung)



annibal zwang also die Römer, in überseeischen Gebieten festen Fuß zu fassen, zunächst in Spanien und Afrika. Die Befestigung der Südküste Galliens, die Italien mit Spanien zu Lande verbindet, verstand sich von selbst. Zugleich aber sahen sie sich auch genötigt, im Osten einzugreifen; zumal da Hannibal ein Bündnis Karthagos mit Mazedonien, dann aber, vom Hofe des syrischen Königs aus, eine große Koalition der Mächte des Ostens gegen die Römer zu stande brachte.