



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

A., R.: Die Flottenfrage in England 1882 bis 1889 und in Deutschland 1897
bis 1898

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



Die Flottenfrage in England 1882 bis 1889 und in Deutschland 1897 bis 1898



Die Marinen aller großen Kulturstaaten haben in der Neuzeit Perioden gehabt, wo das Gefühl der Schwäche, das Bewußtsein, überholt zu werden, oder die Gewißheit, nicht zeitgemäß fortzuschreiten, erschreckend über sie kam. Solcher Erkenntnis folgte dann in Staaten mit Kraftgefühl jedesmal eine außerordentliche Anstrengung, ihre Seestreitkräfte zu steigern. Weit zurückgeblieben als Seemacht waren die Vereinigten Staaten Nordamerikas, weil das Fehlen eines ebenbürtigen Gegners in ihrer Nähe das Volk und die Regierung über die Notwendigkeit des Besizes einer starken Seemacht lange Zeit hinweggetäuscht hatte. Jetzt wird das Versäumte in Eile nachgeholt, die moderne Flotte entsteht, Amerika fühlt sich als Weltmacht, treibt Politik außerhalb des Landes und ärgert das alte Europa mit Schutzzöllen. Ein zweites Weltreich, Rußland, hat im Krimkrieg und später 1878 böse Erfahrungen mit dem Mangel einer starken Flotte gemacht; seine eigentümlichen Verhältnisse und seine Regierungsform machen Flottenvergrößerungen vom Volkswillen unabhängig. Rußland vermehrt seit zwei Jahrzehnten andauernd seine Flotte und sorgt besonders für ihre Stärkung im Stillen Ozean, wo es bald der Mitbewerbung Japans um die Vorherrschaft ausgesetzt sein wird. Japans Flottenbau steht ohne Beispiel in der neuern Geschichte da und beweist das Kraftgefühl der jungen Macht, sowie deren klare Erkenntnis der Gefahren, die aus der Übervölkerung ihres Landes entstehen können. Diese treibt den Staat zur Vergrößerung seines Landbesizes und der Absatzmärkte für die Erzeugnisse seiner Industrie und zwingt ihn, erhöhten Wert auf die Seemacht als Hauptmittel zur Erlangung von Kolonien und Welthandel zu legen. Italien hat seit Lissa seine

Flotte außerordentlich verstärkt. Frankreich hat im vorigen Jahre bei den Jubiläumsfeierlichkeiten in England seine maritime Schwäche im Vergleich zu England stark empfunden und hat unter Zustimmung seines Volkes seitdem eine große Bauhätigkeit begonnen.

Großbritannien, das dritte und größte Weltreich, mißt seine Seemacht nur mit der Summe der Flotten der europäischen Großmächte. Jedes Zurückbleiben gegen eine denkbare Vereinigung solcher Flotten erscheint im Lichte der englischen Weltpolitik als eine gefährdrohende Schwäche und als Verminderung der Sicherheit des Landes. Von seiner Flotte verlangt England völligen Schutz gegen jeden Angriff in Europa und die Erhaltung der unbestrittenen Seeherrschaft in allen Meeren. Die rücksichtslose Ausnutzung dieser Herrschaft hat dem englischen Reiche und dem englischen Wohlstande ihr ständiges Wachsen gesichert. Englands Macht und Reichthum sind das beste Zeugnis für den Nutzen einer starken Seemacht. Doch auch England hat Zeiten gehabt, wo die Fragen der innern Politik das Interesse an der Außenwelt und an der Flotte schwächten, und wo es den Fortschritt andrer Seemächte aus dem Auge ließ, sodaß es im Anfang der achtziger Jahre hinter dem Ziel, das es sich für den Umfang seiner Seestreitkraft gesteckt hatte, zurückgeblieben war. Nachdem aber an Stelle von Gladstone Lord Salisbury ans Ruder getreten war, wurde 1889 mit allen Kräften eine so gewaltige Verstärkung der Flotte und aller mit ihr zusammenhängenden Einrichtungen ins Werk gesetzt, daß seitdem Englands Seeherrschaft gesicherter als je dasteht.

Wir stehen jetzt mit unsrer deutschen Flotte vor der trüben Erkenntnis, daß wir auf allen Seiten überholt worden sind. Durch unser eignes Zurückbleiben und durch den Aufschwung der Seemacht andrer Staaten sind wir seit fünfzehn Jahren von der dritten Stelle bis zur sechsten, wenn nicht gar zur siebenten herabgesunken. Im Gegensatz dazu ist unser Wohlstand gestiegen, unser Seehandel der zweite der Welt geworden, und unsre neuen Kolonien beanspruchen die stete Gegenwart von Kriegsschiffen. Dabei droht Übervölkerung oder erhöhte Abgabe unsrer überschüssigen Volkskraft an konkurrierende Staaten, während unsre über den eignen Bedarf hinausgewachsene Industrie dringend der Mehrung und der Sicherstellung von Absatzgebieten bedarf. Statt überholt zu werden, hätte unsre Seemacht seit mehr als zwei Jahrzehnten von Jahr zu Jahr wachsen und steigen müssen, worüber sich nach unsern Siegen 1870/71 kein Staat Europas gewundert hätte. Aber das Gegenteil ist geschehen; man rechnet schon in der ganzen Welt mit unsrer Schwäche auf der See und mißgönnt uns alle Vorteile und Rechte, die die ältern Seemächte als selbstverständlich für sich in Anspruch nehmen. Zu Lande stark sein, zur See aber schwach, gewährt nur Einwirkung auf die unmittelbaren Nachbarn. Die sich immer mehr verschärfende politische Lage in der ganzen Welt hat uns jetzt zur Erkenntnis unsrer eignen gefährlichen Lage gebracht. Die Duldung, die früher

dem guten, aber ohne reges Nationalgefühl arbeitenden Hamburger, Hannoveraner, Badenser, Bremenser u. s. w. das Fortkommen im Auslande erleichterte, ist endgiltig verschwunden, seitdem es nur noch Deutsche giebt, die theilhaben möchten am Gewinn des Welthandels, und die als Mitbewerber anfangen, unbequem zu werden. Es ist die wachsende Bedeutung unsers Handels, es ist unser Wohlstand, es ist die starke Zunahme unsrer Bevölkerung mit ihren Folgen, die uns in diesem Zeitalter der Politik der Handelsinteressen am leichtesten in Verwicklungen mit andern Staaten bringen können. Nur unsre Stärke zur See kann uns den Frieden sichern, kann andre Staaten von unsrer Gleichberechtigung überzeugen. Mit reiner Defensivkraft ist es nicht gethan; wer sich in seiner Rüstung nur auf die Verteidigung beschränkt, bereitet seinen Untergang vor; die beste Deckung ist der Hieb. Indem wir diese Dinge ins Auge fassen, müssen wir an die zweckentsprechende Rüstung zur See denken. Wir müssen von unsrer Seemacht wünschen, daß sie die heimischen Küsten, den Handel im In- und Auslande schützen und unsre Handelswege in den deutschen Meeren offenhalten könne. Wir müssen ihr einen Teil des Schutzes der Kolonien anvertrauen können und sie zum Vorstoß befähigen. Der Zeitpunkt für den Beginn dieser Rüstung ist nicht fraglich; es ist die höchste Zeit, die Verstärkung unsrer Flotte so schnell als möglich zu beginnen und durchzuführen. In welcher Zeit wir es vermögen, darüber entscheidet die Finanzlage des Reiches, der Wohlstand und die Einsicht seiner Bürger und die Fähigkeit unsrer Privat- und Staatswerften. Die Größe der Verstärkung muß von den ständigen Aufgaben unsrer Seemacht und von der steigenden Wichtigkeit der zu schützenden Güter abhängen. Vom politischen Standpunkt aus muß man an unsre Seemacht die Anforderung stellen, daß sie als Waffe so stark und schneidig sei, daß selbst dem stärksten Gegner ihr Bündnis mit der Seemacht andrer Staaten bedenklich wird. Unsre Seemacht soll uns bündnisfähiger zum Schutz gegen die Erdrückung durch übermächtige Weltreiche machen; unsre Stärke zur See soll uns ein besserer Bürge für den Frieden sein als unsre Schwäche.

Wir haben ganz andre Ziele bei unsrer Flottenvermehrung als das die Meeresherrschaft der Welt beanspruchende England; unsre Ziele sind bescheiden und unsrer Lage in Europa angepaßt. Es giebt kein lehrreicherer Beispiel für uns, als die in den Jahren 1882 bis 1889 in England von den Freunden der Seeherrschaft geübte Thätigkeit für die Vergrößerung der Flotte, die in der Durchbringung des Seeverteidigungsgesetzes, der bekannten Naval Defence Act 1889 gipfelte. Die Begründungen der englischen Marinevorlage und ihre Besprechung in der Presse durch die Flottenfreunde und später durch die Vertreter der Regierung sind so allgemein zutreffend, daß man sie unverändert auch auf unsre Verhältnisse anwenden kann. Es lohnt sich, einen Blick auf diese Bewegung zu werfen, gerade weil wir bei der geringern Bekanntheit

des größern Teils unsers Volkes mit dem Meere und bei dem Überwuchern des Parteiwesens in unsrer innern Politik so große Schwierigkeiten zu überwinden haben, obgleich unsre Ansprüche an die Bewilligungen durch das Volk so sehr viel bescheidner sind.

Als die Gefahr des Ausbruchs eines Krieges zwischen England und Rußland im Jahre 1878 vorübergegangen war, war man in England gegen die Fortschritte der eignen Seemacht und gegen die der fremden Staaten wieder gleichgiltig geworden. Im Gefühl der Sicherheit hatte man das in frühern Jahren schon einmal auf 82 000 Mann gebrachte Personal der Marine allmählich bis auf 58 000 Mann heruntergehen lassen und war auch noch nicht darangegangen, Hinterlader als Schiffsgeschütze einzuführen. Unter Gladstones Leitung der Regierungspolitik (1880 bis 1885) war die Teilnahme des Volkes fast ausschließlich den Fragen der innern Politik zugewandt, während die Marineebatten im Unterhause vor leeren Bänken geführt wurden. Einsichtigen Staatsmännern aber wurde die Gleichgiltigkeit des Volkes gegen die Beziehungen des Reiches zum Auslande und gegen den Stand der Flotte, sowie die falsche Sparsamkeit der Regierung schließlich bedenklich. Im März 1882 erschien die von Lord Henry Gordon Lennox verfaßte Flugschrift *Forewarned, Forearmed*, die schon darauf hinwies, daß die britische Flotte jeder denkbaren Vereinigung von Flotten andrer Staaten überlegen sein müsse, und die den Stand der britischen Seemacht als unzureichend bezeichnete. Bald darauf im Januar 1883 wurde in der Zeitschrift *The Nineteenth Century* ein von Arnold Forster verfaßter Artikel *Our Position as a Naval Power* und im *Engineering* die sehr geschickt geschriebne Broschüre *The battle of Port Said* veröffentlicht, die den schlechten Stand scharf beleuchtete, den Englands Flotte in einem Zukunftskriege haben würde. Die damalige Admiralität verteidigte ihren Standpunkt und hielt es selbst 1884 noch nicht für angezeigt, auf eine Vergrößerung des Marinebudgets zu dringen, trotzdem daß Politiker und Fachmänner wiederholt auf das Heranwachsen der Seemacht Rußlands, Italiens und vor allem Frankreichs hingewiesen hatten. Auch die Artikel der *Times* waren noch fast bis Ende 1884 farblos und ohne Parteinahme. Das Volk war zwar noch nicht für eine Flottenverstärkung gewonnen, aber doch schon durch die verschiedenen Flugschriften angeregt und dazu vorbereitet, kräftig Stellung zu nehmen.

Lord Salisbury hatte im Juni 1884 bei einem Aufenthalt in Plymouth in Marinekreisen viele Klagen über den unzureichenden Stand der Flotte gehört und hatte seiner zustimmenden Ansicht bald darauf im Oberhause Ausdruck gegeben. Dies veranlaßte den auf Wunsch der Regierung sparsamen ersten Lord der Admiralität, Lord Northbrook, im Juli 1884 in wenig geschickter Weise den Versuch zu machen, unter Zugrundelegung des Tonnengehalts der Flotte zu beweisen, daß diese völlig auf der Höhe der Zeit stehe.

Er ging so weit, zu behaupten, daß er gar nicht wisse, wie er drei Millionen Pfund für die Marine verwenden solle, wenn man ihm eine solche Summe über den Etat geben wollte. Hiermit erregte er große Entrüstung in den sachmännischen und politischen Kreisen. Unter der Überschrift: One who knows the facts veröffentlichte die Pall Mall Gazette im September 1884 eine Reihe von sehr sachverständig geschriebenen, scharfen Artikeln über den Stand und für den stärkern Ausbau der Flotte. Hervorragende Seeoffiziere, Sachmänner und Politiker beteiligten sich mit Flugschriften, mit Abhandlungen und offenen Briefen, in der Tagespresse, mit Parlamentsreden und Vorträgen in Versammlungen an der Bewegung und sorgten dafür, daß die Teilnahme des ganzen Volkes erregt wurde. Sogar Schriftsteller und Dichter wie Tennyson und Swinburne veröffentlichten Gedichte, in denen sie die Verstärkung der Flotte forderten.

Die Artikel der Pall Mall Gazette, die dann unter dem Titel The truth about the Navy and its Coaling Stations, by one who knows the facts, als Flugschrift erschienen, schilderten das Anwachsen des britischen Handels, des Wohlstandes und der Bevölkerung sowie die erhöhte Thätigkeit anderer Staaten, besonders Frankreichs, für ihre Seemacht; sie schilderten die schlechte Armierung der englischen Schiffe und das Zurückbleiben der englischen Seemacht den immer größer werdenden Fährlichkeiten gegenüber und schlossen mit den Worten: „Unsre Marine muß verstärkt werden, und das sofort. Noch ein Jahr Verzögerung, und es ist vielleicht zu spät. Die Wiederherstellung der Seeherrschaft Englands in der ganzen Welt ist die erste und dringendste Pflicht der Regierung.“ Daß die Truth about the navy nicht gerade glimpflich über die Admiralität und die Regierung der letzten Jahre urteilte, ist selbstverständlich; sie erreichte auch ihren Zweck, das Volk machte ihre Ansichten zu den seinigen. Schließlich mußte Lord Northbrook trotz seines anfänglichen Sträubens sogar fünf und eine halbe Million Pfund über den Etat der Marine annehmen und zur Vergrößerung der Flotte verwenden. So etwas wird manchem guten Deutschen kaum glaublich erscheinen. Der Admiralität wird eine solche Summe zur Verfügung gestellt, weil das Volk selbst seine Flotte nicht für genügend stark hält.

Als am 24. Juni 1885 an Stelle Gladstones der Marquis of Salisbury die Staatsgeschäfte übernahm, wurde Lord George Hamilton zum ersten Lord der Admiralität ernannt. Er hat dies Amt mit einer siebenmonatigen Unterbrechung bis zum 23. August 1892 innegehabt, und unter seiner Leitung hat nun die englische Marine die größten materiellen Fortschritte gemacht.

Lord G. Hamilton hatte im Stabe der Admiralität den in jeder Beziehung tüchtigen Kapitän zur See Lord Charles Beresford, und dieser hatte im Oktober 1886 ein Memorandum über den unbefriedigenden Stand der Flotte, die Mängel in ihrer Kriegsbereitschaft, die Mängel des Personals und Materials, sowie die notwendigen schleunigen Maßregeln zur Hebung und

Stärkung der Seemacht eingereicht. Dies eingehende und scharfgefaßte Memorandum wurde die Grundlage für die Aufstellung und auch für die Bewilligung der spätern Naval Defence Act, und ihm verdankt England zum größten Teil das wiederhergestellte Übergewicht seiner Flotte. Das Memorandum kam bald darauf, wie erzählt wird, durch Vertrauensbruch eines Unterbeamten, durch die Pall Mall Gazette vom 13. Oktober 1886 in die Öffentlichkeit. Lord C. Beresford trat am 18. Januar 1888 von seiner Stellung eines Seelords der Admiralität zurück und konnte nun als Parlamentsmitglied, frei von allen Rücksichten gegen Vorgesetzte, im Unterhause, in der Presse und durch Vorträge in den großen Handelsstädten des Reichs seine Ansichten vertreten und populär machen. Die englische Admiralität nahm zunächst noch Stellung gegen die ihr teilweise unbequemen Agitationen, die aber durch Reden des Admirals Sir G. Hornby, Lord Carnarvons und anderer hochstehender Männer in der Londoner Handelskammer im Mai 1888 unterstützt wurden. Als dann Lord Beresford am 13. Dezember 1888 im Unterhause die Notwendigkeit zahlreicher Schiffsneubauten nach einheitlichem Plan und die Notwendigkeit einer Summe von 20 Millionen Pfund Sterling dafür bewies, wurde er zwar von einigen Zeitungen als ein enthusiastischer, zu Übertreibungen neigender Seeoffizier, deutsch „Flottenschwärmer,“ bezeichnet, aber sein Plan wurde schließlich fast unverändert von der Admiralität aufgenommen und am 7. März 1889 in Form und Fassung eines Gesetzes dem Unterhause als Entwurf der Naval Defence Act vorgelegt. Unter Vorlage einer Liste von siebenzig gewünschten Neubauten und mit dem Antrag, das Geld dafür, 21½ Millionen Pfund Sterling (= 438 Millionen Mark) der Admiralität zu bewilligen, trug Lord Hamilton dem Unterhause den Gesetzentwurf in nachstehender Form vor:*)

1. Die Admiralität hat sofort zu veranlassen, daß die auf anliegender Liste aufgeführten Schiffe der verschiednen Klassen mit annähernder Innehaltung des Tonnengehalts, der Geschwindigkeit und Armirung, wie es die Angaben der Liste vorschreiben, gebaut, ausgerüstet und seefertig gemacht werden.

2. Alle diese Schiffe sollen mit Armirung vor dem 1. April 1894 fertig sein.

3. Die Admiralität darf insolge dieses Gesetzes für obigen Zweck die Summe von 21 500 000 Pfund Sterling ausgeben, und zwar davon 10 000 000 Pfund Sterling für die im Teil I der Liste als auf Privatwerften zu bauende Schiffe bezeichneten Neubauten nebst Armirung. Für die im Teil II der Liste, die die auf Staatswerften zu bauenden Schiffe auführt, genannten Neubauten, sowie die letzten Ausrüstungsarbeiten an den auf Privatwerften gebauten Schiffen sollen im ganzen 8 650 000 Pfund Sterling verwendet werden. Für die Armirung der auf Staatswerften zu bauenden Schiffe sollen 2 850 000 Pfund Sterling verfügbar sein.

Erläuternd hierzu wird bestimmt, daß für die Summe von 10 000 000 Pfund Sterling für die Privatwerftschiffe ein Konto bei der Bank von England eröffnet

*) Der Inhalt ist etwas gekürzt wiedergegeben.

werden soll unter dem Namen Naval Defence Account. Diese Summe soll unabhängig von allen weiteren Bestimmungen des Parlamentes sein und die sofortige Bestellung und möglichst schnelle Ausführung aller Privatwerftschiffe des Teils I der Liste ermöglichen.

Die vom Gesetz für die Staatswerftschiffe ausgeworfne Summe soll bis zur Erreichung ihres Gesamtbetrages in den jährlich vom Parlament für die Werften zu bewilligenden Summen enthalten sein; doch darf ihr Maximum in einem Etatsjahr 2650000 Pfund Sterling für Neubau und 600000 Pfund Sterling für Armierung nicht überschreiten. Sollten die Zahlungen für diese Bauten in einem Jahre diese festgesetzte Summe überschreiten, so darf das Schatzamt aus der Staatsschuldklasse Vorschüsse zahlen, die im nächsten Jahr wieder aus den erwähnten 2650000 Pfund Sterling zurückzahlen sind. Was in einem Jahre nicht aufgebraucht wird, soll dem folgenden Jahre zu gute kommen dürfen.

4. Die am 1. April 1889 schon auf Privatwerften und königlichen Werften im Bau befindlichen Schiffe fallen nicht unter die Maßnahmen dieses Gesetzes und sind unter Aufwendung der früher dafür vorgesehenen oder noch zu bewilligenden Mittel zu vollenden.

Die Liste der nach der Naval Defence Act vorgeschlagenen Neubauten, die fast gleichzeitig in Angriff genommen werden sollten, umfaßt

in Teil I die Privatwerftschiffe:	in Teil II die Staatswerftschiffe:
4 Schlachtschiffe 1. Klasse	4 Schlachtschiffe 1. Klasse
5 geschützte Kreuzer 1. Klasse	2 Schlachtschiffe 2. Klasse*)
17 geschützte Kreuzer 2. Klasse	4 geschützte Kreuzer 1. Klasse
6 Torpedokanonenboote	16 geschützte Kreuzer 2. Klasse
	12 Torpedokanonenboote
zus. 32 Schiffe und Fahrzeuge	zus. 38 Schiffe und Fahrzeuge

Zu diesen Neubauten der Naval Defence Act muß man noch, um ein Bild der Gesamtbauhätigkeit der englischen Marine in den Jahren 1889 bis 1894 zu erhalten, die dreiundvierzig vor dem 1. April 1889 schon begonnenen Schiffe und Fahrzeuge zählen, die sich aus 5 Schlachtschiffen 1. Klasse, 2 geschützten Kreuzern 1. Klasse, 8 Kreuzern 2. Klasse, 6 Kreuzern 3. Klasse, 1 Torpedodepotschiff, 9 Torpedokanonenbooten, 12 kleinern Schiffen verschiednen Typs, zusammen 43 Schiffen und Fahrzeugen zusammensetzen.

Es sollten also im ganzen 113 Kriegsschiffe und Fahrzeuge innerhalb der nächsten fünf Jahre gebaut und vollendet und zugleich der größte Teil der dazu nötigen Geldmittel im voraus dafür bewilligt werden. Eine Anfrage im Unterhause am 7. März, warum die Geldmittel für die Flottenvermehrung nicht in der gebräuchlichen Weise durch jährliche Bewilligungen des Parlaments aufgebracht werden sollten; beantwortete der Schatzkanzler Goschen und am 25. März auch Lord Hamilton in genügender Weise, und das Unterhaus ließ sich zum zeitweiligen freiwilligen Verzicht auf einen Teil seines Bewilligungsrechts bewegen. Die beiden Redner führten aus, daß nur bei völliger Sicher-

*) Die übrigens auch später mit 10500 tons Displacement erstklassig wurden.

stellung der Mittel ein großer Plan aufgestellt und durchgeführt werden könne, daß nur dabei die wirkliche Fertigstellung der Schiffe und ihrer Armierung innerhalb der gewünschten Zeit erreicht werden könne, und daß dadurch jede — später vielleicht aus pekuniären Rücksichten entspringende — Neigung zur Änderung des einheitlichen Bauplans vermieden werde. Durch einen solchen einheitlichen Bauplan würde die früher so große Zahl der Schiffsklassen und Typen, die oft ihren Grund in den Einzelbewilligungen gehabt hätten, vermindert, sodaß die neue Flotte im allgemeinen aus Schlachtschiffen erster Klasse, zwei Klassen Kreuzern und den Torpedofahrzeugen bestehen würde.

Der praktisch denkenden Volksvertretung hat der erwähnte Verzicht auf einen Teil ihres Bewilligungsrechts innerhalb der nächsten fünf Jahre keine Unruhe bereitet; sie sah den Grund ein, war von dem Vorteil der Vermehrung der Seemacht für den Staat schon vorher selbst überzeugt gewesen und beschäftigte sich bei den Debatten am 1. und 8. April nicht weiter mit der im Grunde doch nur nebensächlichen Prinzipienfrage.

Am 25. März empfahl der Schatzkanzler nochmals die Annahme der Naval Defence Act, indem er betonte, daß ein Land, das Frieden wünsche, als gegen feindliche Angriffe gesichert bekannt sein müsse, und daß man sich niemals durch das scheinbar friedliche Aussehen der auswärtigen Politik von Schritten abhalten lassen dürfe, auf denen die Sicherheit und die Zukunft des Landes beruhe.

Nachdem am 1. April mit 251 gegen 75 Stimmen die prinzipielle Bewilligung des sofortigen Neubaus von siebenzig Schiffen sowie von 21500000 Pfund zu diesem Zweck vom Unterhause genehmigt war, wurde am 8. April auch die Art und Weise der Geldgewährung in der von Lord G. Hamilton vorgeschlagenen Form mit 215 gegen 118 Stimmen angenommen. Am 31. Mai 1889 trat dann die Naval Defence Act nach Lesung im Oberhause und Bestätigung durch die Königin als Gesetz in Kraft.

Die Presse, die während der letzten Jahre diesem Gesetz den Boden geebnet und während der Zeit der Debatten eifrig dafür gewirkt hatte, frohlockte über den schließlichen Erfolg. Die Times und die meisten bedeutenden Zeitungen beglückwünschten die Regierung am 1. Juni und hoben hervor, daß die verhältnismäßige Schwäche der Opposition diesem Gesetz gegenüber dadurch zu erklären sei, daß das Volk erkannt habe, daß die Stärkung der nationalen Verteidigung notwendig sei, und daß die Vorschläge der Regierung zweckentsprechend gewesen seien. Auch wurde hervorgehoben, daß das Volk im ganzen vor dem Jahre 1884 in Bezug auf die Flottenfrage unwissend und gleichgiltig gewesen sei.

Der Broad Arrow feierte schon im Januar 1889 Lord Beresford wegen seines wackern Eintretens für eine solche nationale Frage und schrieb: „Was bedeuten 20 Millionen Pfund im Vergleich zu den auf dem Spiele stehenden

Interessen und zu den Verlusten, die uns der erste Monat eines Krieges mit einer größern Seemacht bringen würde? Es ist sehr schön mit Gelehrsamkeit und Heldenreden gegen die Thorheit der Furcht vor einem solchen Kriege zu eifern; aber wenn wir uns nicht sehr täuschen, würden bei ernster Kriegsnot die sogenannten „wirtschaftlich denkenden Volksvertreter“ die ersten sein, die von Entsetzen ergriffen werden würden, während Offiziere vom Schlage des Lord Beresford den Kampf auch in dem kleinsten Fahrzeuge noch fortsetzen würden. Nein! Lieber wollen wir vertrauensvoll unsern Kämpfern die Waffen liefern, deren sie bedürfen; dann werden wir auch billigerweise und als selbstverständlich voraussetzen können, daß sie in Zeiten der Not ihrer Pflicht genügen können und werden.“

Im März lobte dieselbe Zeitschrift den Lord Hamilton, daß er den Bau der einzelnen Schlachtschiffe immer beschleunigt habe, und betonte, daß die Baukosten eines Schiffes um so geringer seien, je kürzer die Bauzeit sei. Im April wurde in demselben Blatt der Erfolg von Lord Beresfords Teilnahme an den Debatten anerkannt, zugleich aber gefragt, ob es nicht Zeitverschwendung sei, vor dem vielfach nicht seefundigen Unterhause so sehr in Einzelheiten der nautischen Technik einzugehen. Einigen Unterhausmitgliedern, von denen behauptet wurde, daß ihr politischer Horizont nicht weiter als ihre Nase reiche, wurde vorgeworfen, daß sie in ihrer Ängstlichkeit immer fürchteten, daß die Vermehrung der Seestreitkräfte zugleich die Neigung zu bösen Gewaltthaten steigere. Auch das Mörgeln des frühern, nun in technischen Fragen in der Opposition stehenden Chefkonstruktors der Marine Sir E. Reed und sein Auskramen von Schiffsbaumeisheit vor den wenig sachverständigen Unterhausmitgliedern wurde treffend beleuchtet. Im allgemeinen wurde aber bestätigt, daß die Opposition wenig kraftvoll und gering an Zahl dastand.

Die Army and Navy Gazette schrieb am 9. März 1889: „Die große Masse des Volks wird allerdings noch dazu erzogen werden müssen, zu begreifen, daß wir absolute Sicherheit durch unsre Seemacht erlangen müssen, dafür aber auch zu zahlen haben. Gar mancher Biedermann wird sich die Frage vorlegen: »Wird die Besteuerung auch meinen Geldbeutel treffen? Werde ich von der Extraausgabe auch wieder persönlichen Vorteil haben?« Darauf kann vorläufig schon geantwortet werden, daß das Zirkuliren von zwanzig Extramillionen Pfund in unserm Lande dem Arbeiterstande nur wohlthun kann, denn alles Geld bleibt im Lande und wird auch dort für den Schiffbau ausgegeben. Daß die ganze Angelegenheit bald auch vom Volke von einem höhern und freiern Gesichtspunkte angesehen werden wird, ist zu hoffen.“

Eine Woche später schrieb dieselbe Zeitschrift: „Es kommt vorläufig doch darauf hinaus, daß, wenn auch der Steuerzahler in seine Tasche greifen muß, von dem zirkulirenden Gelde der Arbeiter und der für dessen Unterhalt und

Vergnügen sorgende Händler und Unternehmer in erster Linie den Hauptvorteil haben wird. Hoffen wir, daß alle Opposition gegen die Vorschläge aufhören werde, und daß wir durch ihre Annahme zu einer größern Stetigkeit in unserm Kriegsschiffbau kommen werden.“

Ein von dem als Autorität in Marinesachen hochgeschätzten Admiral Sir Geoffrey Hornby an die Times gerichteter Brief hatte die Erwartung ausgesprochen, daß von nun an nur noch Schlachtschiffe von großem Kampfeswert, größter Schnelligkeit und neuestem Typus gebaut werden würden, zu denen als Vorposten und Wachen kleinere schnelle Schiffe gehören sollten. Es sollte bei jedem Flottenplan stets das Hauptgewicht auf die Offensivkraft der Schiffe, also der Schlachtschiffe gelegt werden, wogegen die andern Gesichtspunkte zurücktreten mußten.

Am 1. Juni besprach die Army and Navy Gazette die Rede des Lord Salisbury bei Lesung der Vorschläge im Oberhause am 31. Mai 1889. Der Premierminister hatte darin erklärt, daß das auf Stärkung der Flotte verwandte Kapital eigentlich nur eine Versicherungssumme darstelle, die beim Anwachsen des Handels und des Besitzes gleichfalls steigen müsse. Die Kriege der Neuzeit kämen im Gegensatz zu frühern Zeiten oft schnell und unerwartet und ließen wenig Zeit zu Vorbereitungen. Die andern Staaten Europas hätten deshalb auch ihre Angriffs- und Verteidigungsmittel immer bereit, und ihre Leiter wüßten, daß derartige riesige Anstrengungen nicht umgangen werden könnten, wenn die Möglichkeit ernstester Gefahren abgewendet werden solle.

In den Tagen der Feier des Jubiläums der englischen Herrscherin im vorigen Jahre gingen die Bogen der Begeisterung hoch, und im Gefühl der absoluten Seeherrschaft und der Weltmacht erinnerte man sich dankbar der Urheber und Durchführer dieses Gesetzes, das dem englischen Selbstgefühl die berechtigende Grundlage wiedergegeben hatte. Der Presse wurde der größte Teil des Verdienstes zuerkannt, weil sie von Anfang bis zu Ende das Werk zum Heile der Nation hatte fördern und durchführen helfen. Man meinte, die Mitglieder des Unterhauses hätten eigentlich nur nötig gehabt, für das zu stimmen, was von der durch die Presse belehrten öffentlichen Meinung als notwendig gefordert worden war.

Auch wir müssen der Presse und besonders dem noch unbekannt gebliebenen Verfasser von *The truth about the Navy* einen großen Teil des Verdienstes zuerkennen, müssen aber die Verdienste der leitenden Staatsmänner, Politiker und Sachleute wie besonders Lord Salisbury, Goschen, Arnold Forster und vor allem Lord Beresford, sowie verschiedner Seeoffiziere denen der Presse zur Seite stellen, denn diese Männer haben die Presse vielfach erst in richtige Bahnen geleitet.*)

*) Quellen: Sir John Henry Briggs, *Naval Administrations 1827—92*; Brassey, *Naval Annual*, und die englischen Zeitungen und Flugschriften 1880—90.

Kommen wir nun zu unsern eignen Angelegenheiten! Die Notwendigkeit der Verstärkung unsrer Flotte zu einer unserm Seehandel und Besitz mehr entsprechenden Macht ist schon betont worden. Der Plan dazu ist in Form eines Gesetzes mit Zustimmung des Bundesrats entworfen und bedarf jetzt der Zustimmung des Reichstags. Der Staatssekretär des Reichsmarineamts, dem die schwere Aufgabe der Durchführung der Reform der Flotte obliegt, ist in der Lage eines Baumeisters, der ein großes Haus bauen soll und nach Genehmigung seines Bauplans auch gern die Sicherheit hätte, daß keine Stöckung in dem Zufluß der Baugelder die Ausführung verzögern oder gar zu Abweichungen von der stilvollen Vollendung zwingen könne. Daß der Kampf um den jährlichen Etat der Marine und um die Bewilligung einzelner Schiffe oft nicht zum Segen der Marine und zum Ansehen des Staates gedient hat, haben wir leider schon mehrfach erfahren. Der Bau der einzelnen Schiffe wird verzögert, und die einheitliche Durchführung eines Bauplans wird erschwert durch die Ungewißheit über die Erfolge oder Niederlagen der jährlichen Vorlagen. Mag der Vertreter der Marinevorlage sie vom politischen oder vom fachmännischen Standpunkt aus auch noch so gut begründen, so werden ihm nur zu oft Mangel an Kenntnis der äußern Politik, eine falsche, nach Popularität strebende Sparsamkeit oder gar die rücksichtslose Vorschiebung von Parteinteressen seine Pläne vereiteln. Der berufne fachmännische Berater des Reichs und des Volks kann bei uns mit seinen Vorschlägen der Abstimmung einer Partei unterliegen, die kein einziges Mitglied aufzuweisen hat, das in Sachen der auswärtigen Politik oder der Seefahrt Verständnis oder Erfahrung hat. Man hat deshalb, in ähnlicher Weise wie es in England geschehen ist, diesmal für unsre Marinevorlage die sowohl die Leitung der Marine wie den Reichstag auf sieben Jahre verpflichtende Form des Gesetzes gewählt und darin die Größe des Sollbestandes der Flotte, den Zeitraum für die Ausführung der Neubauten und die Regelung der Zeiten für Ersatzbauten aufgenommen.

Der Sollbestand der deutschen Flotte wird darin, abgesehen von Torpedofahrzeugen und den für den Gefechtswert der Flotte unwesentlichen Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenboten, auf siebenzehn Linienschiffe, acht Küstenpanzerschiffe, neun große und sechsundzwanzig kleine Kreuzer, die jederzeit verwendungsbereit sein müssen, und zwei Linienschiffe, drei große und vier kleine Kreuzer, die als Materialreserve dienen sollen, festgesetzt.

Zu diesen Festsetzungen haben die taktischen Erfahrungen bei den Geschwaderübungen und die Folgerungen aus den Herbstmanövern vieler Jahre geführt. Das Linienschiff ist die Gefechts Einheit der rangierten Schlachtlinie. Die Division ist eine Vereinigung von vier Kriegsschiffen unter einem Kommando; zwei Divisionen bilden ein Geschwader unter einem Geschwaderchef. Mehrere Geschwader bilden eine Flotte unter dem kommandirenden Admiral, der die Flotte von einem besonders dazu bestimmten Linienschiff aus, dem Flottenflaggschiff, leitet. Wir rechnen auf eine Division der Linienschiffe einen

großen und drei kleine Kreuzer als Aufklärungs- und Vorpostenschiffe, auf eine Division der Küstenpanzerschiffe einen großen und zwei kleine Kreuzer. Wir haben mithin bei vollem Sollbestand der Flotte ein Flottenflaggschiff, zwei Linien Schiffsgeschwader oder vier Linien Schiffsddivisionen mit vier großen und zwölf kleinen Kreuzern, sowie ein Küstenpanzerschiffsgeschwader oder zwei Küstenpanzerschiffsddivisionen mit zwei großen und vier kleinen Kreuzern. Für den Auslandsdienst sind außerdem drei große und zehn kleine Kreuzer vorgesehen, zu denen noch vier Kanonenboote und ein Stationschiff in Konstantinopel treten. Der Bestand der Materialreserve ist notwendig, um Ausfälle oder den Mehrgebrauch von Kreuzern im Auslande zu decken. Auf diese Zahlen sollen die am 1. April 1898 vorhandenen oder noch im Bau befindlichen Schiffe unserer Marine, zwölf Linien Schiffe, acht Küstenpanzerschiffe, zehn große und dreiundzwanzig kleine Kreuzer in Anrechnung kommen. Dieser Plan hält bescheidene Grenzen ein, unterscheidet sich in der Zahl der Schiffe nur wenig von dem Plan von 1873 und kann keine Veranlassung zu einem Verede von Streben nach einer Flotte ersten Ranges geben. Daß der jetzt beabsichtigte Bestand der Flotte aber an Kraft und auch an Kostspieligkeit im Vergleich mit dem 1873 gedachten höher stehen muß, das kann die Regierung nicht vermeiden. Die Vertreter derselben Schiffsklassen sind in allen Marinen militärisch stärker und teurer geworden, und minderwertige Schiffe zu bauen wäre bei einer kleinen Flotte eine noch größere Geldverschwendung als bei einer großen.

Die Anrechnung der eigentlich mehr der Küstenpanzerschiffsklasse angehörenden Schiffe der Badenklasse und des kleinen Panzerschiffes Oldenburg auf die Linien Schiffe ist ein Beweis für die größte Beschränkung der Anforderungen und nur erklärbar durch den bald nach 1905 beabsichtigten Ersatz dieser Schiffe durch vollwertige Linien Schiffe. Dasselbe gilt von der Aufnahme der kleinen Aviso's in die Klasse der kleinen Kreuzer, sowie von der sehr weitgehenden Bezeichnung mancher Schiffe als große Kreuzer, die das Ausland nicht so ehrend benennen würde. Über diese mit Rücksicht auf die sonstigen Ausgaben des Reichs mit in den Kauf genommenen Schwächen werden wir jedoch durch Ersatzbauten für die alternden Schiffe im Laufe der Jahre hinwegkommen.

Sehr erfreulich ist die aus dem Bauplan hervorgehende Absicht, die Zahl der Schiffsklassen zu beschränken. Wie die andern Marinen, so haben auch wir zu viele Klassen von Schiffen, was vielfach seinen Grund darin hat, daß die Verwaltung der Marine oft aus Mangel an Geldmitteln einzelne Schiffe bauen mußte, die bestimmten Aufgaben so vollkommen genügen sollten, daß sie den allgemeinen Aufgaben einer ganzen Schiffsklasse nicht entsprechen konnten. So können z. B. die Schiffe, die nur für den Kampf in der Nähe der Küste bestimmt waren und deshalb bei schwerer Artillerie nur wenig Kohlen brauchten, heute niemals den Ansprüchen an ein Schlachtschiff genügen, da ein solches unter Umständen auch zeitweise im Ausland verwendbar sein muß.

Übrigens sind andre Marinen mit noch mehr Schiffsklassen behaftet, und es ist eine stete Klage der französischen Seeoffiziere, daß ihre Flotte vor allen andern die größte Zahl von Klassen und Typen hat. Auch die englische Flotte ist, wie erwähnt, erst seit der Reorganisation von 1889 auf den Bau von Schiffsmaterial in nur wenig Klassen übergegangen. Daß unsre neue Klasseneinteilung richtig ist, lehrt uns das englische Beispiel und sagt uns das Urtheil der eignen Fachleute. Es würde den Rahmen dieser Abhandlung überschreiten, wenn die Begründung für jede Klasse hier durchgeführt werden sollte. Die jetzt bei uns und bei andern Seemächten vorliegenden Erfahrungen mit diesen Schiffsklassen lassen es zu, daß der Plan für die Neubauten für eine Reihe von Jahren im voraus aufgestellt wird, wobei jedoch die immer fortschreitende Vervollkommenung des einzelnen Typus innerhalb der Klasse durchaus nicht ausgeschlossen ist. Es ist im Gegenteil die Vervollkommenung erleichtert, weil die Erfahrungen und die Erprobung der Fortschritte der Technik jetzt immer von den ältern Schiffen sofort auf die Neubauten derselben Klassen übertragen werden können. Aus dem Brandenburgtyp hat sich der Typ der Linienschiffe Kaiser Friedrich III. und Kaiser Wilhelm II. entwickelt, und ebenso wird es in den Kreuzerklassen werden. Daß die Beschränkung auf wenige Klassen die Ausbildung der Leute erleichtern und die Reservisten bei ihrer Einschiffung auf Schiffen der ihnen bekannten Klasse im Kriegsfalle wieder schneller kriegsbereit machen wird, liegt auf der Hand. Auch der Bau der Schiffe auf den Werften wird dadurch schneller und billiger.

Wenn sich in Deutschland erst die Ansicht mehr Bahn bricht, daß bei dem heutigen Stande unsrer Industrie der deutschen Nation kein Geldverlust aus der größern Thätigkeit im Kriegsschiffbau erwachsen kann, weil wir die Schiffe und das Material für ihren Bau im eignen Lande herstellen, so muß der nur aus pekuniären Rücksichten gegen die Vorlage gerichtete Widerstand fallen. Wer aber den größten Vorteil von allen Bauten mit inländischem Material haben wird, das ist der Arbeiterstand.

Der Kriegsschiffbau wird Tausenden von Arbeitern lohnende Beschäftigung geben, und vom Verdienst der Arbeiter werden wieder die Gewerbszweige Gewinn ziehen, die für den Unterhalt und die Beschaffung von Genuß und Vergnügen für den Arbeiterstand sorgen. Man kann annehmen, daß auf Arbeitslohn und Beamtengehalt drei Viertel der ganzen Summe der Baukosten eines Kriegsschiffes kommen. Auf der Werft selbst sind im Baupreise Lohn und Materialwert ungefähr gleich groß. Beim Material macht aber der Arbeitslohn für die Gewinnung des Rohmaterials im Bergwerks- und Hüttenbetrieb, für die Herrichtung des Materials zum Gebrauch für die Werft im Fabrikbetriebe, in mechanischen und elektrotechnischen Anstalten die Hälfte des Preises aus. Daraus geht auch hervor, daß der Bau eines Kriegsschiffes weit über die Grenzen der Küstenstädte hinaus auf die Arbeitsverhältnisse und unsre Industrie günstig einwirkt. Hätten wir wirklich einen solchen Not-

stand unter unsrer Bevölkerung, wie es im Parteiinteresse öfter behauptet wird, so müßte seine Vinderung durch die Schaffung von Arbeitsgelegenheit im Dienste des Staates doch um so williger befürwortet werden, als auch der Erfolg der Arbeit, die Stärkung der Seemacht, zur Sicherung und Vermehrung des Wohlstandes beitragen muß. In England ist die Erkenntnis von der Nützlichkeit des Zirkulirens der Baugelder für Kriegsschiffe auch in allen Volksschichten verbreitet, und es wurde dort noch im vergangenen Jahre bei neuen Flottenvergrößerungen betont, daß auch die vermehrten Unterhaltungskosten einer größeren Flotte wieder mehr sichern Arbeitslohn bildeten. Diesem Umstand gegenüber kann das Gejammer über die hohen Ausgaben des Staates und die Mehrbelastung der kleinen Leute nur als ein Mittel für selbstsüchtige Parteizwecke erscheinen. Die Einwendungen, die gegen das Gesetz als Beschränkung des Budgetrechts des Reichstags gemacht werden, sind nichts als klägliche Parteipraktiken. Das jährliche Bewilligungsrecht des Reichstags wird von dem Gesetz gar nicht berührt, weil gar keine bestimmten Summen im voraus bewilligt werden sollen. Vielmehr wird durch das Gesetz der Flottenbauplan nur in seinen Grenzen und Zielen festgelegt, während in jedem Jahr im Reichshaushaltsetat die Summe gefordert werden soll, die zur Ausführung des Gesetzes nach Lage der Arbeiten, der Löhne und Materialpreise notwendig sein wird. Man muß hoffen, daß bei besserer Erkenntnis des guten Zwecks, der in der Fassung der Vorlage in ein Gesetz für die gedeihliche und stetige Entwicklung unsrer Wehrkraft zur See und damit auch der Zukunft unsers Landes liegt, auch in unserm Reichstage diese wichtigen Gegengründe ebenso wenig wie seinerzeit in England der ruhigen Überlegung Stand halten werden.

Im ganzen sind für die siebenjährige Bauperiode bis 1905 als Kosten veranschlagt worden für Neubauten an Linienschiffen und Kreuzern beider Klassen nur 162,2 Millionen Mark und für Ersatzbauten derselben Schiffsklassen 211 Millionen. Von diesen 211 Millionen fallen aber 72,5 Millionen Mark sogar auf spätere Etatsjahre als 1904/05, da die Ersatzbauten von vier Schiffen der jetzigen Badenklasse und sechs kleinen Kreuzern dann noch nicht vollendet sein werden. Es bleiben also für die sieben Baujahre als Kosten

für Neubauten der eigentlichen Flotte	162,2 Millionen
„ Ersatzbauten (einschließlich der Linienschiffe 13 und 14)	138,5 „
„ 3 Kanonenboote	4,8 „
„ 7 Torpedobootsdivisionen	41,3 „
„ Restraten am 1. April 1898 schon im Bau befindlicher Schiffe	63,5 „

in Summa also 410,3 Millionen,

was einen Jahresanteil von 58,6 Millionen Mark ergibt. Hiermit bleiben wir hinter Frankreich und Rußland zurück; Frankreich hat im Etat für 1898 für Schiffeneubauten 92273000 Franks und Rußland für denselben Zweck 27304693 Rubel ausgesetzt.

Wollte man den die Neubauten und Ersatzbauten so gleichmäßig auf die sieben Jahre verteilenden Plan zur Stärkung unsrer Flotte noch länger hinausschieben und nur in der gewohnten Weise fortbauen, so würde das Land in einigen Jahren infolge des Veraltens einer ganzen Reihe von Schiffen auf einmal vor sehr bedeutenden Anforderungen stehen. Der Etat der Marine würde dann, um einem schnellen Sinken unsrer Wehrkraft vorzubeugen, unvermittelt hinauffschnellen müssen, und es müßte eine riesige Bauhätigkeit einige Jahre lang unternommen werden, von der weder die Industrie noch die Arbeiter den Nutzen hätten, den die vorgeschlagne gleichmäßige Verteilung der Bauten auf viele Jahre bringen wird.

Die Steigerung unsers Gesamtmarineetats während der nächsten sieben Jahre wird als Vermehrung der jetzigen 117,5 Millionen ungefähr auf 149,7 Millionen Mark im Jahre 1904/05 geschätzt. Entsprechend der im Anfang und in der Mitte des Zeitraums stärksten Bauhätigkeit wird der Etat vom ersten zum zweiten und zum dritten Jahre schnell wachsen und dann von 1901/02 an bei ungefähr 150 Millionen stehen bleiben, weil die Kosten der Bauten dann sinken, während die fortlaufenden Ausgaben um etwa 4 Millionen jährlich steigen werden. Im Durchschnitt wird die Steigerung des Marineetats bis zum Ende der Bauperiode jährlich nur 4,6 Millionen Mark betragen, sodaß wohl noch nirgends in der Welt die Stärkung einer zurückgebliebenen Flotte mit so geringer Belastung der Finanzen eines Reichs geplant worden ist. Die Befürchtungen mancher Leute, die trotz des Blühens von Handel und Industrie noch immer an das Märchen von der Armut Deutschlands glauben, und daran, daß der Staat durch die Stärkung der Wehrkraft zur See von der Erfüllung andrer Aufgaben abgehalten werden könnte, sind also hinfällig.

Unsre Regierung hat, um die Zustimmung der Volksvertretung leichter zu erlangen, denselben Weg eingeschlagen, wie es in England die Flottenfreunde gethan hatten. Die in Marinesachen maßgebenden Kreise haben diesmal nicht wie in frühern Jahren den Einfluß der Presse unterschätzt; eine Besprechung der Ziele der Regierung erschien ihnen auch, wo es unsicher war, wie Partei ergriffen werden würde, wertvoller als die Teilnahmlosigkeit und der Mangel an Verständnis in den frühern Jahren. Die Thätigkeit der Presse im letzten Jahre hat nun auch unser Volk aufgerüttelt, hat seinen Gesichtskreis über die Grenzen Deutschlands hinaus erweitert und seinen Blick für die zur Sicherung der Zukunft der Nation dienenden Maßnahmen geschärft. Der Segen und Nutzen dieser sich in den Dienst des Vaterlandes stellenden Preßthätigkeit wird nicht ausbleiben. Ebenso wie in England haben sich bei uns Männer der verschiedensten Berufe bemüht, durch Veröffentlichungen in der Tagespresse, durch Flugschriften, Bücher und Vorträge Verständnis im Volke für die zum Wohl des ganzen Landes dienenden Mittel, für die Vorgänge im Auslande und die Auslandspolitik und ebenso für die Notwendigkeit genügender Macht

zur See zu wecken, und es ist nun vom deutschen Volk dieselbe Einsicht zu hoffen, wie sie damals das englische gezeigt hat.

Die Geschichte kennt kein Beispiel dafür, daß sich ein Staat durch Ausgaben für die Stärkung seiner Wehrkraft geschadet hätte, wohl aber dafür, daß Staaten ihren Untergang gefunden oder an Macht und Wohlstand Einbuße erlitten haben, weil sie aus Pfenningparsamkeit Ausgaben für die Unterhaltung der Landeswehr im Frieden gescheut hatten. Die Hauptaufgabe des Staates ist die Erhaltung seiner Widerstandskraft gegen die Außenwelt, und Pflicht aller Bürger ist es, ihn darin zu fördern.

Kiel

R. A.



Zur Geschichte des Rheinbundes



en Anteil, den Württemberg an den großen Ereignissen von 1812 bis 1815 gehabt hat, quellenmäßig festzustellen ist der Zweck zweier jüngst erschienenen Werke des württembergischen Generalmajors z. D. Dr. A. Pfister.*) Der Verfasser verbindet damit noch den weiteren Zweck, die Fäden der geschichtlichen Entwicklung Deutschlands, die aus der Vergangenheit in die Gegenwart herüberreichen, aufzuzeigen und dem Leser den geschichtlichen Zusammenhang der vaterländischen Geschichte verständlich zu machen. Also neben dem rein wissenschaftlichen zugleich ein lehrhafter, erzieherischer Zweck. Durch diesen doppelten Zweck ist es zu erklären, daß die Darstellung zuweilen aufgehalten wird durch Vor- und Rückblicke, Wiederholungen und Einschaltungen; man möchte ihr einen straffern Gang wünschen. Im übrigen ist sie gehaltreich, eindringlich und nicht ohne patriotischen Schwung. Berichte von Augenzeugen geben anschauliche Bilder von Kriegsereignissen und von diplomatischen Vorgängen. Für das Wesen der Rheinbundstaaten, die in unverminderter Souveränität und mit starr ausgebildetem Partikularismus, unter sich und gegen die Großmächte getrennt durch Neid und Argwohn, aus der napoleonischen Zeit in die des Bundestags herübergenommen wurden, sind die Mitteilungen Pfisters höchst lehrreich.

Nächst Baiern ist Württemberg noch am weitesten zurück in der Eröffnung seiner Archive. Aber man hat doch angefangen, einzelnes nach Auswahl

*) Dr. Albert Pfister, Generalmajor z. D.: Im Lager des Rheinbunds. 1812 und 1813. Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt, 1897. Aus dem Lager der Verbündeten. 1814 und 1815. Derselbe Verlag, 1898.