



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Verdopplung der deutschen Schlachtflotte

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

einen Herrn zu verschaffen, der in stande wäre, dieses Glacis von Siebenbürgen westeuropäischer Kultur anzugliedern und dieses Land zu der auch militärischen Tüchtigkeit heranzuziehen, die es in dem russisch-türkischen Kriege von 1878, vor allem in den ruhmvollen Kämpfen um Plevna gezeigt hat. Die Lebensfähigkeit, die Rumänien damals bewiesen hat, verhinderte nicht nur, daß es selber von Rußland in das ihm zugedachte Vasallenverhältnis hinabgedrückt wurde, sondern daß neben ihm und dem vergrößerten und zum Königtum erhobnen Serbien ein dritter Bufferstaat, Bulgarien, auf der Balkanhalbinsel entstand. Der Religion nach, wie Griechenland, russisch-katholisch und damit dem Orient angehörig und nach dem Bildungsstand der Massen und der Solidität der regierenden Klassen noch keineswegs der europäischen Zivilisation angegliedert, sind alle diese Staaten doch als Verfassungsländer in die Reihe der europäischen Kulturstaaten eingetreten. Wären ihnen allen dauernd ebenso kraftvolle und kluge und redliche Fürsten beschieden, wie Rumänien einen in seinem König hat, so könnte man hoffen, daß sich unter dem Schutze der Verfassungen und unter einer ehrlichen Verwaltung diese Länder im Laufe eines Menschenalters geistig und sittlich vollkommen der westeuropäischen Kultur eingliedern würden, während sie heute noch Zwittergebilde von dieser und orientalischem Wesen sind. Damit würde die Schwelle des Orients nicht mehr von der Donau auf ihrem Laufe zwischen Belgrad und Orsova dargestellt werden, sondern südwärts bis vor die Thore Konstantinopels gerückt sein. Inwieweit jedoch der rumänische Kronprinz, wie man es hoffen und wünschen möchte, Mann dazu sein wird, die von seinem Oheim ruhmvoll begonnene Arbeit weiterzuführen, ob es Serbien beschieden sein wird, anstatt der allem Anschein nach dem Untergang geweihten Dynastie der Obrenowitsche ein geeignetes Fürstenhaus zu bekommen, ob nicht der drohende Zusammenbruch von Österreich-Ungarn schließlich doch noch der neuen orientalischen Vormacht die ganze Balkanhalbinsel in den Schoß wirft, das kann heute niemand sagen.



Die Verdopplung der deutschen Schlachtflotte

„Unsre Zukunft liegt auf dem Wasser.“



Seitdem der Kaiser am 18. Oktober v. J. im Hamburger Rathause nach dem Stapellaufe des Linienschiffs „Kaiser Karl der Große“ in schwungvoller Ansprache auf die Notwendigkeit einer abermaligen Verstärkung der deutschen Flotte hingewiesen hat, ist eine mächtige Bewegung durch das deutsche Volk gegangen. Mit der Kraft einer Naturgewalt hat sich die Überzeugung Bahn gebrochen, daß die deutsche Weltpolitik nicht einer persönlichen Laune, auch nicht politischem

Ehrgeiz, sondern einer gebieterischen, wirtschaftlichen Notwendigkeit entspringt, einer eben solchen Notwendigkeit, wie die Einheitsbewegung, die zur Gründung des Deutschen Reichs geführt hat. Die Aufgabe des neunzehnten Jahrhunderts ist es gewesen, den deutschen Nationalstaat zu schaffen, die des zwanzigsten wird es sein, den deutschen Weltstaat zu schaffen. Nicht ein Weltreich, das kein andres neben sich duldet, sondern eine Weltgroßmacht, die gleichberechtigt mit andern Weltgroßmächten den Erdball beherrscht und verhütet, daß er einem einzigen Volke zur Beute falle. Das Gerede, als ob die Erde schon verteilt sei, und daß für uns nur noch dürftige Brocken zu holen seien, wie es der „freisinnige“ Philister im Munde führt, ist eine eben solche Albernheit, wie die weiße Ansicht früherer gelehrter Philister, Deutschland sei von der Natur zur Zerspaltung bestimmt; die Erde ist vielmehr in jedem Jahrhundert der neuern Zeit neu verteilt worden. Und längst hinter uns liegt der Glaube an den Satz, Deutschland sei gesättigt; er hat sich auch immer nur auf den Besitzstand in Europa bezogen, niemals auf die Welt jenseits des Weltmeers. Wir stehn hier vielmehr erst im Anfange. Unsere Kolonien und Schutzgebiete umfassen heute schon insgesamt 2665316 Quadratkilometer, fünfmal mehr als das Deutsche Reich, mit einer Bevölkerung von mehr als 13 Millionen, aber noch sind wir fast ohne auswärtige Kohlenstationen und Kriegshäfen, über deren ungeheure Bedeutung der spanisch-nordamerikanische Krieg „Traktur geschrieben“ hat, und weit über diese Gebiete unter der Flagge des Reichs reichen unsere Ansiedlungen der verschiedensten Art in solchen Ländern, die nicht unter deutscher Herrschaft stehn, ja diese sind für unsere Weltwirtschaft jetzt noch viel wichtiger als die Kolonien. Überall aber sind die deutschen Interessen in raschester Zunahme. Während es in unsern Kolonien noch 1896 erst 29 deutsche Wirtschaftsgesellschaften gab, bestehn heute deren 39 und 17 große Plantagenfirmen neben 16 fremden; während 1896 20 deutsche Pflanzungsgesellschaften ein Kapital nahezu von 40 Millionen Mark besaßen, verfügen jetzt 35 über ein Kapital von 121 269 000 Mark. In unsern Missionen in den Schutzgebieten, meist ganz jungen Gründungen, arbeiten gegenwärtig 17 evangelische und 8 katholische Gesellschaften mit 353 Missionaren europäischer Abkunft auf 183 Stationen. Wir haben aber auch zusammenhängende, größere und kleinere Ackerbaukolonien in Südbrasilien, Argentinien, Chile, Palästina; unsere deutschsprechenden Landsleute in Nordamerika zählen nach Millionen, in allen Ländern des Erdballs sind deutsche Kaufleute und Gewerbetreibende angesiedelt, und deutsches Kapital ist unter deutscher Leitung zu Milliarden in großen Unternehmungen, aber unter fremder Regierung festgelegt, die die Länder der wirtschaftlichen Herrschaft der Deutschen mehr oder weniger unterwerfen, indem sie ihre Hilfsquellen zu ihrem eignen Besten und zum Vorteil des deutschen Mutterlands entwickeln. Es ist eine neue, eigentümliche Form der Kolonisation, die ebensowohl auf der Übermacht des fremden Kapitals wie der fremden Intelligenz beruht und in der Vergangenheit nichts ihr genau Entsprechendes findet, denn die Handels Herrschaft der Hanse in den nordischen und den osteuropäischen

Ländern, oder die Portugals und Englands in Indien während des sechzehnten und siebzehnten Jahrhunderts wollte die Länder nur ausnützen, aber durchaus nicht auf eine höhere Stufe der Kultur emporheben. Uneigennützig sind natürlich auch die modernen Unternehmungen nicht und können es gar nicht sein, aber in China sind Rußland, Deutschland, England, Frankreich an der Arbeit, gewaltige Eisenbahnlinsen zu bauen, in Persien hat sich Rußland schon ein Vorrecht auf solche Anlagen vertragsmäßig gesichert, im türkischen Asien ist es Deutschland soeben gelungen, zu den anatolischen Eisenbahnlinsen, die es bis 1897 gebaut hat, die Konzession für die ungeheure Strecke von Konia bis Bagdad und Bassora, etwa 2000 Kilometer, zu erringen, die einen Aufwand von mindestens 800 Millionen Mark erfordern wird. Nun, Gasanstalten und Straßenbahnen haben schon früher englische Gesellschaften in vielen festländischen Städten gebaut, aber das Eigentümliche dieser modernsten Unternehmungen ist, daß sie auf Verträgen mit der Landesregierung beruhen, daß die heimische Regierung hinter ihnen steht, daß deren politischer Einfluß auf die Landesherrschaft die Verträge überhaupt erst ermöglicht, sie also von Anfang an nicht als rein wirtschaftliche erscheinen. Daß vielmehr in China und Persien die fremden Mächte, deren Angehörige diese Eisenbahnen bauen oder bauen wollen, dabei auch an politische Zwecke denken, liegt auf der Hand, und die Bedeutung der anatolisch-mesopotamischen Bahn besteht gerade darin, daß sie nicht nur der kürzeste Weg nach Indien und ganz Südasien sein wird, wie die sibirische Bahn nach Ostasien, sondern darin, daß sich mit ihr zwischen die beiden in Asien rivalisierenden Riesenmächte England und Rußland eine dritte Macht einschleibt, die damit ihren Anspruch an der großen Erbschaftsregulierung in Vorderasien stillschweigend, aber sehr nachdrücklich anmeldet, nämlich Deutschland im Bunde mit Frankreich. Diese sozusagen kapitalistische Kolonisation bedarf zunächst nicht einer bauerlichen, auf Ackerbau gerichteten Zuwanderung, für die wir gegenwärtig bei unsrer schwachen Auswanderung (1894 noch 37000, 1896 nur noch 21000 Köpfe) und der „Leutenot“ im Osten kaum viel Kräfte übrig haben, sondern vielmehr des Zuzugs gebildeter, zur Leitung, zur Herrschaft berufener Kräfte, von Kaufleuten, Ingenieuren, Fabrikanten, Beamten u. dergl., und an solchen haben wir gerade in Deutschland Überfluß. So bildet sich allmählich — oder kann sich wenigstens bilden — eine neue geistige Aristokratie fremden Ursprungs, die immer mehr die Herrschaft über das Wirtschaftsleben des Landes in die Hand nimmt. Ob sich daran einmal eine politische Herrschaft anschließen wird, kann heute noch niemand sagen; aber es ziemt sich weder, sich diese Möglichkeit zu verschleiern, noch sie jetzt als die Hauptsache zu betrachten.

Alles das, was über See in diesen großen Unternehmungen angelegt ist — gegenwärtig etwa $7\frac{1}{2}$ Milliarden Mark —, alle die Hunderttausende und Millionen von Deutschen, die sich draußen als solche fühlen, mögen sie unter deutscher Flagge wohnen oder unter fremder, hat der Kaiser zusammengefaßt unter dem Namen des „größern Deutschlands,“ und er hat es als eine der

wichtigsten Aufgaben der Reichspolitik bezeichnet, dieses „größere Deutschland“ immer enger an das Mutterland anzuschließen.

Aber es giebt auch noch ein andres Deutschland, ein auf dem Meere schwimmendes Deutschland, das die wirtschaftliche Verbindung zwischen dem europäischen Mutterlande und dem überseeischen „größern Deutschland“ vermittelt, das ist unsre Handelsflotte. Auch deren Bedeutung ist während der letzten Jahre in ganz ungeahnter Weise gewachsen, und mit ihr die Gütermenge, die Deutschland über See verfrachtet und von dort her empfängt. Die deutsche Handelsmarine ist von 1511800 Tonnen im Jahre 1874/75 bis 1894/95 auf 3767000 Tonnen gestiegen, hat sich also in zwanzig Jahren weit mehr als verdoppelt und hatte 1898/99, also nach nur fünf Jahren, einen Umfang von 5412400 Tonnen und damit einen Wert von etwa 500 Millionen Mark erreicht, ist demnach viermal schneller gewachsen als die englische in demselben Zeitraum und nimmt jetzt mit 8,1 Prozent der Welthandelsflotte die zweite Stelle auf der ganzen Erde ein, allerdings immer noch eine bescheidne Stellung gegenüber der englischen, die trotz ihres verhältnismäßig geringen Wachstums 52,3 Prozent der Welthandelsflotte ausmacht. Dafür hat Deutschland in der Hamburg-Amerikalinie mit 70 fertigen und 17 im Bau begriffnen Dampfern zusammen von 458202 Tonnen und im Norddeutschen Lloyd zu Bremen mit 56 großen Seedampfern zusammen von 302064 Tonnen die größten Reedereigesellschaften der Welt, hinter der selbst die Peninsular and Oriental Steam Ship Company mit 51 Schiffen zu 260780 Tonnen und die British India Steam Navigation Company mit 95 Schiffen und 238078 Tonnen (1896) weit zurückstehn. Unsre Werften aber haben jetzt einen Kapitalwert von 110 Millionen Mark und bauen jetzt ebensowohl die größten, schnellsten und elegantesten Handelsdampfer wie die mächtigsten Kriegsschiffe aus deutschem Material (allein an Eisen 1890 fast 46000, im Jahre 1899 aber 85500 Tonnen) und mit deutschen Kräften, sodaß ihr Anteil am Weltschiffbau 1890/98 von 6,5 auf 12,8 Prozent stieg, während der englische in demselben Zeitraum von 81,1 auf 75,4 Prozent zurückgegangen ist.

Diesem Wachstum der Handelsflotte entspricht das Wachstum des deutschen Seehandels, an dem der Anteil der deutschen Flagge 1894/98 an Zahl der Schiffe von 73 auf 75 Prozent, nach dem Tonnengehalt von 46 auf 54 Prozent stieg. Der deutsche Außenhandel zur See betrug schon 1894 vom gesamten Außenhandel 66 Prozent, 1896 aber 68, und 1898 endlich 70 Prozent und ist an Wert 1894/96 um 13 Prozent, 1896/98 um 16 Prozent gestiegen, die Zahl der verkehrenden Schiffe aber 1894/96 um 3000, von 1896/98 um 25000. Am stärksten ist dieser Seehandel mit England (1894 an Ein- und Ausfuhr 1243 Millionen Mark, 1898 1629 Millionen Mark) und mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika (1894 an Ein- und Ausfuhr 804 Millionen Mark, 1898 1211 Millionen Mark); auch mit Britisch-Ostindien, Brasilien, Argentinien, Chile, Australien ist er in raschem Wachsen, am schnellsten aber mit China (1894/98 von 55,3 auf 87,5 Millionen) und Japan (von 24,1 auf

53,3 Millionen); ja sogar der Verkehr mit Ländern des europäischen Festlandes, wie der Türkei, Griechenland und Italien bewegt sich größtenteils zur See. Den Gesamtwert berechnete man 1894 auf 4862 Millionen, 1898 aber auf 6582 Millionen. Unter allen Großstaaten steht Deutschland in der prozentualen Zunahme seines Handels an erster Stelle. Da der Seehandel den Austausch vornehmlich der deutschen Industrieerzeugnisse mit ausländischen Rohprodukten besorgt, so sind an seinem Bestande alle Erwerbszweige mehr oder weniger stark beteiligt, von ihm hängt also die Existenz von Millionen von Menschen ganz unmittelbar ab, denn alle deutschen Industrien sind auf den Export angewiesen, Deutschland kann also ohne den Export gar nicht mehr leben. Man mag diese Wendung preisen oder beklagen, sie ist eine harte Tatsache, die entscheidende Tatsache der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands am Ende des neunzehnten Jahrhunderts.

Indem die amtliche Denkschrift „Die Steigerung der deutschen Seeinteressen von 1896 bis 1898,“ die der Novelle zum Flottengesetz vom 10. April 1898 beigegeben ist, aus diesem umfangreichen statistischen Material, dem die obigen Zahlen entlehnt sind, den unerhörten Aufschwung der deutschen Seeinteressen an der Hand unwiderleglicher Zahlen nachweist, verzichtet sie doch auf die Betonung der Gründe, weil das nicht ihre Sache ist. Sie liegen auf der Hand und sind dem Auslande vielleicht klarer als uns selbst. Wie es 1870/71 erstaunt war über die plötzliche, unwiderstehliche Entfaltung der politischen und militärischen Kräfte Deutschlands, so sieht es jetzt mit Sorge und Eifersucht diesem wuchtigen Hervorbrechen unsrer wirtschaftlichen Kräfte zu und fragt sich: Woher kommt das? Nun, zuerst natürlich von der Begründung des Deutschen Reichs, das seinen Volksgenossen eine einheitliche energische Vertretung nach außen verschaffte und sie mit dem lange entbehrten stolzen Bewußtsein erfüllte, einer großen, mächtigen, geachteten Nation anzugehören. Die Vorwürfe, die in den letzten Jahren der Reichsregierung häufig gemacht worden sind, als ob sie da und dort die deutschen Interessen nicht kräftig genug schütze, waren zwar nach Lage der Sache ungerechtfertigt, aber erfreulich, insofern als sie einer Erstärkung unsers nationalen Selbstbewußtseins entsprangen, das jede Schädigung schmerzlich empfand. Doch das Deutsche Reich wäre unmöglich gewesen ohne die längst bestehende wirtschaftliche Einigung der Nation im Zollverein, also ohne den energischen Aufschwung und die geduldige Arbeit vieler Jahrzehnte. Und diese Leistungsfähigkeit der deutschen Arbeit beruht zu einem guten Teile auf dem hohen Stande unsrer Volksbildung. Wenn man 1866 sagte, bei Königgrätz habe der preußische Schulmeister gesiegt, so könnte man jetzt, ebenso einseitig und übertrieben, aber mit demselben Rechte sagen: in dem ungeahnten Aufschwunge unsers Weltverkehrs und also unsrer Weltstellung siegt die deutsche Schule aller Stufen. Das sehen die Fremden sehr wohl ein, und deshalb verzweifeln sie uns nachzuahmen, denn sie wissen, daß auch diese Leistungsfähigkeit auf der geduldigen Arbeit nicht von Jahrzehnten, sondern von Generationen beruht. Aber eins sehen sie nicht, und das können sie auch nicht ändern, das ist die

Gunst unsrer geographischen Lage. Wie oft haben wir geklagt über unsre kurze Nordseeküste, über unsre gefährliche Situation zwischen drei Großmächten, weil wir im Herzen von Europa wohnen! Jetzt erst sehen wir recht klar, wieviel es bedeutet, daß alle unsre großen Seestädte, da sie an schiffbaren Strömen liegen, die bequemste und billigste Verbindung mit einem ausgedehnten reichen Hinterlande haben und zugleich Binnenhandelsplätze sind, weil sie dort entstanden sind, wo die Flußschiffahrt aufhört und die Seeschiffahrt beginnt, einen Vorzug, der den großen Häfenstädten Englands bei der geringen Ausdehnung des Landes fehlt. Aber noch wichtiger ist ein zweiter Umstand. Die Stellung Deutschlands zu den großen Welthandelsstraßen hat bis jetzt dreimal von Grund aus gewechselt. Bis etwa 1200 wurde es von ihnen umgangen, blieb daher in seiner wirtschaftlichen Entwicklung hinter seinen Nachbarländern zurück, ein Land der Bauern und des Adels, der Dörfer, Burgen und Klöster. Als kurz nach 1200 Venedig mit der Eroberung Konstantinopels die bisherige zentrale Stellung dieser Welthandelsstadt selbst gewann, führten die großen Handelsstraßen mitten durch Deutschland, und mit reißender Schnelligkeit erwuchsen die deutschen Städte. Als drei Jahrhunderte später die türkische Eroberung die alten natürlichen Straßen nach Süd- und Ostasien sperrte und die iberischen Völker die direkten, aber sehr viel längern Seewege dorthin fanden, traten erst Spanien und Portugal, dann Holland und England aus ihrer alten peripherischen Stellung in den Mittelpunkt des Welthandels, das zerklüftete Deutschland wurde beiseite geschoben und verfiel der wirtschaftlichen wie der politischen Verkümmern. Jetzt stehen wir am Anfange einer vierten Periode. Sie wurde eröffnet mit dem Bau des Suezkanals (1869), der dem Mittelmeer seine alte zentrale Bedeutung wiedergab; daran schloß sich der Bau der Brenner- und der Gotthardbahn, die für Deutschland die alten Verbindungswege nach Italien mit neuen Mitteln wieder belebten. Mit der Vollendung der sibirischen Eisenbahn wird die kürzeste Linie nach Ostasien, mit dem Ausbau der Bagdadbahn auch die kürzeste Linie nach Ostindien für den ganzen Westen und Norden Europas durch Deutschland führen, jene über Berlin, diese über München. Ein seltsamer, zunächst fast verblüffender Gedanke, an den sich aber nach zehn oder zwanzig Jahren die Welt ebenso gewöhnt haben wird, wie an die Pacificbahnen und den Suezkanal. Damit gewinnt Deutschland seine mittelalterliche Zentralstellung im Welthandel in erweitertem Maße zurück und einen Vorsprung vor England, der ganz natürlich immer größer werden muß, je mehr sich die neuen Verkehrslinien beleben.

Schon sind wir auch an der Arbeit, uns von der englischen Vermittlung zu befreien. Hamburg beginnt, wie die Denkschrift hervorhebt, den englischen Zwischenhandel zwischen Deutschland und den überseeischen Ländern zurückzudrängen, deutsche Geldinstitute lösen unsre Abhängigkeit von der Londoner Börse, und auch die bisher unbedingte Alleinherrschaft Englands über die Weltkabellinien hat die längste Zeit gedauert, denn Deutschland wird nächstens wenigstens mit Nordamerika seine eigene Kabelverbindung haben.

Diese unermesslich gewachsenen „Seeinteressen“ vor feindlicher Bedrohung oder Zerstörung, damit Deutschland vor einer neuen wirtschaftlichen Verkümmern zu bewahren, giebt es nur ein Mittel: eine starke Schlachtflotte, die instande ist, auch „der größten Seemacht“ die Spitze zu bieten, uns die Seeverbindungen offen zu halten und den „Auslandsschiffen“, den Kreuzern, die nur mit feindlichen Kreuzern, aber nicht mit Panzerschiffen fechten und nur seeschwachen Staaten imponieren können, eine feste Stütze zu geben. Nicht gerade den Krieg mit „der größten Seemacht“ hat die Flottennovelle im Auge, aber „einen Frieden in Ehren“, den wir jedoch nur dann uns sichern werden, wenn unsre Flotte als Bundesgenossin geschätzt, als Gegnerin gefürchtet ist. Was die Zukunft bringen wird, weiß niemand, aber das ist sicher: der Kampf um die neue Verteilung der Welt wird nicht durch die Landheere, sondern vor allem durch die Flotten entschieden werden, und darum werden im zwanzigsten Jahrhundert nur die Mächte Großmächte sein, die sich eine große Flotte zu schaffen vermögen.

Deshalb fordert die Reichsregierung rund und nett nichts mehr und nichts weniger als eine Verdopplung unsrer Schlachtflotte. Statt aus 2 Geschwadern zu 8 Linienschiffen in je 2 Divisionen mit einem Flaggschiff, 4 großen und 12 kleinen Kreuzern als Aufklärungsschiffen soll sie im Jahre 1920 aus 4 Geschwadern, im ganzen also aus 34 Linienschiffen, 8 großen und 24 kleinen Kreuzern bestehen und dazu noch eine „Materialreserve“ von 4 Linienschiffen, also zusammen 38 Linienschiffe umfassen. Die „aktive Schlachtflotte“, 2 Geschwader, soll immer, von der „Reserveflotte“ soll die Hälfte in Dienst gehalten werden. Zugleich soll die „Auslandsslotte“ um 5 große und 5 kleine Kreuzer vermehrt werden, denen 1 großer und 2 kleine Kreuzer als „Materialreserve“ dienen. Dem entsprechend wird sich die Vermehrung des Personals bis 1920 auf etwas über 35000 Mann belaufen.

Es ist eine klare Einsicht und ein fester Entschluß, was aus diesem Gesetzesentwurf spricht, und eine gewaltige Aufgabe wird damit der Nation und dem Reichstage gestellt. Wir vertrauen, daß der große Augenblick ein Geschlecht finden wird, das seiner und einer großen Zukunft würdig ist. Denn diese Zukunft steht heute auf dem Spiele. Über die Einzelheiten der Ausführung wird man streiten können, über die Sache selbst kann nur eine Meinung sein. *

