



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Bieberstein, Rogalla von: Die maritime Entwicklung |der Vereinigten
Staaten

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



Die maritime Entwicklung der Vereinigten Staaten

Datten schon die jüngst vom Kongreß bewilligte Vermehrung der Flotte der Union und der nun aufgehobne Beschluß, das gesamte Heimatgeschwader auf eine Kreuzerfahrt in europäische Gewässer zu entsenden, um, wie es hieß, eine fingierte Blockade Lissabons, deren Dauer die Operationsfähigkeit der amerikanischen Flotte erweisen sollte, durchzuführen, sowie die Kontroverse über den Besuch eines Teils des amerikanischen Mittelmeergeschwaders in Kiel die Aufmerksamkeit auf die Flotte der Union gelenkt, so erhielt diese durch die jüngste Rede des Präsidenten Roosevelt über die beherrschende Position, die den Vereinigten Staaten künftig im Pacific gebühre, wozu große Anstrengungen notwendig seien, neue Anregung. Mag nun der amtlich für die Entsendung dieses Geschwaders angegebne Grund, man wolle seinen Schiffen Gelegenheit zu einer Kreuzerfahrt in Geschwaderformation auf weite Strecken bieten, zutreffen, oder der angebliche Wunsch des Marineministeriums, die Aufmerksamkeit der europäischen Mächte auf die Stärke der amerikanischen Flotte und ihre Operationsfähigkeit zu lenken, den eigentlichen Anlaß geben, so erschien auch diese Maßregel als ein neues Anzeichen der aufstrebenden Pläne der Union auf dem Gebiete maritimer Entwicklung.

Die Ergebnisse des Krieges mit Spanien, die Eroberung der Philippinen, der beschlossene Bau des Panamakanals und die Entwicklung der Verhältnisse im Osten Asiens haben die Vereinigten Staaten vor neue gewaltig erweiterte Aufgaben gestellt, und zwar die einer Weltmacht im weitesten Sinne des Worts, und die bisher in engem Rahmen vertretene Monroedoktrin hat schon von autoritativer Seite, der des Kapitäns Mahan, die Auslegung erfahren: ihr Hauptvorzug sei ihre Elastizität und Entwicklungsfähigkeit, und ihre Entwicklung stehe mit der der amerikanischen Macht im engsten Zusammenhang, sie verpflichte die Union jedoch nur zu dem Verzicht auf eine Einnischung in der Alten Welt, in Europa, der Levante, Afrika und Indien, jedoch nicht zu einem solchen in China, Japan und im Stillen Ozean.

Schon die Botschaft des Präsidenten Roosevelt vom zweiten Dezember vorigen Jahres betonte, die amerikanische Flotte müsse weitere Fortschritte machen,

da gewisse Unternehmungen der auswärtigen Politik den Besitz einer Flotte ersten Ranges forderten. Die Monroedoktrin solle als ein Grundsatz der amerikanischen auswärtigen Politik gelten, die Durchführung dieses Grundsatzes sei aber nur bei dem Besitz einer durchaus guten Flotte möglich. Der Weg, die Fortdauer des Friedenszustandes zu sichern, sei eine schlagfertige Flotte, und schon früher hatte der Präsident darauf hingewiesen, die Flotte der Union dürfe keiner Flotte der Welt, mit Ausnahme der englischen, nachstehn.

Bei der gewaltigen Küstenausdehnung der Vereinigten Staaten, die im Osten und im Westen an die beiden wichtigsten großen Weltmeere, den Atlantischen und den Stillen Ozean, im Süden an den Golf von Mexiko grenzen, und in Anbetracht der erweiterten maritimen Aufgaben, die ihnen mit der Besetzung der Philippinen und der, wenn auch nicht durch Verträge ausdrücklich festgesetzten, so doch tatsächlichen Herrschaft über die Großen Antillen erwachsen, kann die Union allerdings nicht bei dem bisherigen Umfang ihrer Flotte verharren, da sie dieser nicht in den Stand setzt, einen etwaigen aus internationalen Verwicklungen hervorgehenden Angriff einer Flotte ersten oder zweiten Ranges der Alten Welt abzuweisen. Daß sie dazu jetzt und auch nach der beschlossenen Vermehrung noch nicht in der Lage ist, geht aus einer Gegenüberstellung der Zahl, der Klassen und des Tonnengehalts ihrer Schiffe und der der am meisten in Betracht kommenden Seemächte deutlich hervor.

	Linienſchiffe	Tonnen	Küſtenpanzerſchiffe	Tonnen	gr. Kreuzer	Tonnen	
Union	19	217 970	10	37 100	15	156 430	
Frankreich	41	426 270	2	9 600	31	263 080	
Rußland	Oſtee=	18	214 990	3	12 600	16	122 710
	ſlotte						
Schwarze=	meerſlotte	9	90 590	2	6 100	2	13 600
Deutschland	23	242 500	8	31 710	14	107 070	
Japan	7	93 550	3	8 480	6	58 900	

	Kleine Kreuzer	Tonnen	Panzerkanonenboote	Tonnen	Kanonenboote	
Union	39	92 300	12	25 800	17	
Frankreich	45	123 460	8	11 500	21	
Rußland	Oſtee=	16	35 850	4	6 000	17
	ſlotte					
Schwarze=	meerſlotte	7	10 200	—	—	3
Deutschland	34	75 955	12	1 270	9	
Japan	25	69 820	—	—	6 mit 6	

ohne Gefechtswert

	Torpedoboot-Zerstörer		Torpedoboote		Unterseeboote	
Union	20		10		9	
Frankreich	34	14 im Bau 18 bewilligt	260	12 im Bau 16 bewilligt	14	22 im Bau 9 bewilligt
Rußland	} Ostsee- flotte Schwarze- meerflotte	32	163		—	
		6	37		—	
Deutschland		41	83		—	
Japan		19	81		—	

Die gewaltige Überlegenheit der englischen Flotte bedarf keiner zahlenmäßigen Darlegung; die wesentlich auf das Mittelmeer angewiesene italienische Flotte kann außer Betracht bleiben.

Die Union dürfte jedoch neben der Vergrößerung ihrer Flotte auch dazu veranlaßt sein, fortan nicht nur in Westindien ein Geschwader zu stationieren, sondern auch die Anzahl ihrer in fremden Weltmeeren stationierten Schiffe

künftighin zu vermehren, wenn auch unverständlich ihre Schlachtschiffe neuerdings nach der atlantischen und Pacific-Station beordert wurden. Sie betrug im Herbst 1902 in Ostasien ein Linienschiff, zwei Monitors, zwei kleine Kreuzer, neunzehn Kanonenboote, und auf der europäischen Station ein Linienschiff, einen großen Kreuzer, zwei kleine Kreuzer und ein Kanonenboot, beträgt zur Zeit aber nur einen Kreuzer und ein Kanonenboot, zu dem zwei Kreuzer hinzukommen sollen. Ferner aber bedürfen der bisher sehr langsame Schiffbau der Beschleunigung, die Küstenverteidigung, die Kriegshäfen und eine entsprechende Seewehr der Ausgestaltung, die Schiffs- und Küstenartillerie einer gewaltigen Verstärkung, die mangelhafte Schießausbildung sorgfältiger Pflege und der Torpedobootbau der Verbesserung. Auch wird fortan die Abhaltung großer Flotten- und Küstenmanöver im Stil der Manöver vom letzten Dezember geplant.

Unter diesen Bedingungen ist die Flotte der Union bestimmt, ein Machtmittel zu werden, das ihr nicht nur die Herrschaft in den weiten Küstengewässern des nordamerikanischen Kontinents, im Golf von Mexiko und im Karaischen Meere, sondern auch in den Gewässern der Philippinen und im gesamten stillen Ozean sichern soll. Für die entsprechende Basierung dieser Herrschaft wurde Puerto Rico mit dem Hafen von San Juan den Spaniern genommen, auch ist die Erwerbung von Häfen auf Kuba, die sich zu Flottenstationen eignen, und zwar der Häfen Bahia-Hondas bei Havana und von Guantanamo an der Südküste Kubas, nicht weit von Santiago, sowie eines solchen auf der Insel Culebra, einer der Kleinen Antillen, beabsichtigt oder beschlossen. Ein Abkommen, das der Union das Recht zur Anlegung von Flotten- und Kohlenstationen auf Kuba gewährt, wurde schon von dem Präsidenten Palma unterzeichnet und in dem neuesten Vertrage mit Kuba die Isla de Pinos zur amerikanischen Kohlenstation bestimmt. Unter den Kleinen Antillen hat die Insel Culebra nicht nur als ein weit nach Osten gegen den Atlantischen Ozean vorgeschobener Beobachtungsposten, sondern auch als ein Stützpunkt für Operationen zur Beherrschung der benachbarten Mona-Passage und der Passage durch die Kleinen Antillen sowie der des Antillenmeeres besondere Bedeutung. Die maritime beherrschende Stellung der Union aber gegenüber den Staaten Zentralamerikas und den nördlichen Staaten Südamerikas wird durch jene vorgeschobenen Basispunkte wesentlich unterstützt.

Schon heute stellt die Flotte der Union eine sehr ansehnliche Streitmacht dar und wird nach Vollendung ihrer zur Zeit auf den Werften liegenden und projektierten Panzerschiffe, und zwar in etwa drei Jahren, an eigentlicher Gefechtsstärke der deutschen fast gleich sein. Man könnte deshalb einwenden, daß eine Steigerung des amerikanischen Kriegsschiffbaus nicht durchaus dringend geboten sei, namentlich da das amerikanische Marinebudget zur Zeit dieselbe Höhe wie das der französischen Marine erreicht hat. Die Aufgaben der maritimen Entwicklung der Union sind aber eben bedeutend erweitert worden, und die vorhandenen Staats- und Privatschiffbauetablissemments vermögen den großen an sie gestellten Anforderungen nicht zu genügen. Der langwierige Preiskampf mit den Panzerherstellungswerken brachte die Bauten allmählich zum Stillstand, sodaß manche Schiffe ein bis anderthalb Jahre

auf ihren Panzer warten mußten. Die Bauverzögerungen entstanden ferner nach dem Berichte des Chefs des Konstruktionsdepartements, Kontreadmiral Bowles, durch überhasteten Beginn des Baus der Schiffe nach unvollkommenen Plänen, durch Armierungs- und Panzerungsänderung während des Baus, durch Verzögerung der Panzer- und Geschützlieferung infolge neuer Konstruktionsmethoden und Preisherabsetzung der Lieferungen, durch die scharfe Kontrolle und die hohen Anforderungen der Regierung bei der Materialabnahme und durch Verzögerungen in der Rohmateriallieferung. Trotzdem wurden neue Schiffe bewilligt, sodaß sich die Arbeit noch mehr häufen mußte. Die Folge war ein sehr langsamer Bau und die Unmöglichkeit, die bewilligten Schiffe bald zu erhalten. Heute herrscht auf den Werften eine fieberhafte Tätigkeit; in Washington wird eine neue Schiffswerft errichtet, auf der mit Tag- und Nachtschichten bei elektrischem Licht gearbeitet wird. Zur besondern Förderung der Flottenbestrebungen aber wurde eine „Flottenliga“ gegründet. Die Verfechter der maritimen Ausdehnung der Union erklären jedoch, daß alles, was bis jetzt für die Flotte geschehen sei, im Vergleich zu dem, was noch zu tun bleibe, nichts sei. Seit der Entstehung der heutigen amerikanischen Kriegsflotte hat sich das Interesse in der Union noch nie so lebhaft mit der Flotte beschäftigt, wie jetzt bei den dem Repräsentantenhause kürzlich vorgelegten Fragen wegen ihrer Vermehrung. Wie es scheint, sind die Anschauungen, die bisher mehr oder weniger in Widerspruch zueinander standen, jetzt zu der Übereinstimmung gelangt, daß die Verstärkung der maritimen Streitkräfte der Union eine Notwendigkeit sei. Der Marinesekretär forderte, daß diese Verstärkung mindestens vier Gefechts-einheiten, und zwar vier Schlachtschiffe oder Kreuzer und zwei Schulschiffe betrage. Der Kongreß aber bewilligte die Mittel für den Bau von drei Schlachtschiffen zu je 16000 Tonnen und von zwei Schlachtschiffen von je 13000 Tonnen, zwei Schulschiffen und einer Brigg. Doch sind keine Mittel für den Bau von Kreuzern, der ursprünglich von beiden Häusern geplant war, vorgesehen. Die Anzahl der Kadetten der Marineakademie wurde verstärkt, die Flottenmannschaft wird um 3000 Mann und die Zahl der Offiziere entsprechend erhöht. Für Munition wurden anderthalb Millionen Dollars bewilligt, darunter 120000 zu Schießpremiën. Insgesamt wurden 81 Millionen Dollars für die Flotte bewilligt. Überdies scheint der Ankauf des in England im Bau begriffenen Schlachtschiffs Kapitän Prat und des Kreuzers Esmeralda und unter Umständen der der Flotten Chiles und Argentinien's beabsichtigt. Die Flottenkommission des Repräsentantenhauses war sehr bald mit dem Marinesekretär wegen der Gesamtschiffszahl in Übereinstimmung und ging sogar mit einem dritten Schulschiff über sie hinaus, und wenn man auch keineswegs annehmen darf, daß die von einem Kongreßmitglied des Staates Missouri für die nächste Session beabsichtigte Vorlage zum Bau von 25 neuen Schlachtschiffen vom Senat und vom Repräsentantenhause angenommen werden würde, und zwar schon mit Rücksicht auf den sehr beträchtlichen Mangel an Mannschaften und Offizieren, so gilt doch als zweifellos, daß die Regierung der Union eine fernere bedeutende Vermehrung der amerikanischen Seestreitkräfte plant. Ein auf Veranlassung des Marineministers Moody verfaßtes

Gutachten des amerikanischen Allgemeinen Marineamts umgrenzt die amerikanischen Marinebestrebungen deutlicher. Danach erheischt die Verteidigung der amerikanischen Küsten, Kolonien und Handelsinteressen die Erhaltung einer Kriegsflotte in der Stärke von achtundvierzig Linien Schiffen erster Klasse. Die übrigen Schiffe sollen in einem bestimmten Verhältnis zur Zahl dieser Linien Schiffe stehen, und zwar so, daß auf je vier Linien Schiffe zwei Panzerkreuzer, vier schnelle Kreuzer und vier große seetüchtige Torpedozerstörer nebst den üblichen Hilfsschiffen kommen sollen. Daß diese normale Stärke möglichst rasch erreicht werde, empfiehlt das Marineamt jährlich vier Linien Schiffe nebst den andern Schiffen in der entsprechenden Anzahl zu beginnen, bis diese Grenze erreicht ist. Außerdem sollen alte und veraltete Schiffe immer sofort ersetzt werden. Andererseits ist es, wie dargelegt wurde, der amerikanischen Regierung bis jetzt nicht gelungen, die vom Kongreß freigebig bewilligten Schiffe auch in der ausbedungenen Zeit gebaut zu erhalten. Nach einem amtlichen Bericht sind von den einundvierzig Kriegsschiffen, die die Vereinigten Staaten zur Zeit im Bau haben — darunter sind neun Linien Schiffe, sechs Panzerkreuzer und neun geschützte Kreuzer —, nur zwei nicht wesentlich im Rückstand. Für die Linien Schiffe schwankt der Rückstand zwischen zwölf und dreißig Monaten, für die Panzerkreuzer zwischen sieben und sechzehn und für die geschützten Kreuzer zwischen acht und neunzehn Monaten. Bei den kleinern Schiffen sind die Rückstände noch größer. Eine der bemerkenswerten Seiten des Feldzugs, der zur Zeit zu Gunsten einer stärkern Flotte geführt wird, ist, wofür der beabsichtigte Antrag des Kongreßmitglieds für Missouri als symptomatisch gelten kann, der Anteil, den die Repräsentanten der Staaten des Innern daran nehmen. Diese hatten sich bisher unter dem Vorwande, daß es nicht billig sei, daß die Staaten des Innern für den Schutz der Staaten an der Küste zahlten, gar nicht um die Flotte bekümmert. Eine solche Verschiedenheit der Ansichten ist jetzt völlig verschwunden, und es sind nun vielmehr die Staaten des Innern, die durch die Stimmen ihrer Vertreter eine beständige und beträchtliche Verstärkung der amerikanischen Flotte verlangen. Bei dieser nahezu völligen Einstimmigkeit war deshalb von vornherein aller Grund zu der Annahme vorhanden, daß das beträchtlich erhöhte Marinebudget vor der Vertagung des Parlaments von einer großen Majorität bewilligt werden würde. Wenn aber auch alle Parteien in dem Verlangen nach einer Verstärkung der Flotte übereinstimmen, so wichen dagegen die Ansichten der Fachmänner wegen des Typus der Einheiten, die die diesjährige Verstärkung der amerikanischen Flotte bilden sollten, sehr voneinander ab. Sogar im Marineministerium gingen die Ansichten auseinander; Admiral Taylor zum Beispiel trat für einen Panzerschiffstyp mittlern Tonnagehalts, stärkerer Armierung und namentlich mit weitem Aktionsbereich ein. Der Chef des Konstruktionsbureaus, Admiral Bowles, ist dagegen Anhänger eines Typs von starkem Tonnagehalt, wie bei dem Connecticut und der Louisiana, die 16 000 Tonnen haben. Die Vertreter des starken Tonnagehalts führten dafür an, daß zu der Erlangung einer starken und gleichartigen Flotte diese beiden Panzerschiffe nicht allein in der amerikanischen Marine stehen dürften, sondern durch Schiffe desselben Typs und von derselben Schiffstärke unterstützt werden müßten. Alsdann würde man eine

Offensiv- und Defensivflotte von unbestreitbarer Gefechtskraft haben. Mit der Entscheidung, daß man 13000 Tonnen als mittlern Tonnengehalt gelten läßt, ist deshalb beiden Anforderungen Rechnung getragen worden. Die Verstärkung der amerikanischen Flotte ist somit jetzt gesichert. Aber es trat eine andre Frage auf, die nunmehr von den Marinekommissionen der Kammer und des Senats entschieden wurde, nämlich die der Mannschaften und der Offiziere, die zur Bemannung der neuen Einheiten dienen sollen. Wenn auch die technischen Schwierigkeiten für die Beschleunigung des Schiffbaus bei der Leistungsfähigkeit der Amerikaner gerade auf diesem Gebiete leicht zu überwinden sein dürften, so stellt sich der schnellen, von der Union angestrebten Entwicklung der Flotte vorderhand die Bemannungsfrage besonders hindernd entgegen, da ohne allgemeine Wehrpflicht die Beschaffung des fehlenden Personals schwierig ist. *) Wenn das nun auch für die für 1904 bewilligte Vermehrung der Flottenmannschaft von 28000 auf 31000 Mann vielleicht nicht stark ins Gewicht fällt, so gilt es doch für die Vermehrung der Offiziere. Alljährlich wird das Kontingent der Zöglinge der Marineakademie von Annapolis durch eine vom Senat, von der Kammer und von dem Präsidenten bestimmte entsprechende Anzahl von Aspiranten gestellt. Die Schule bildet somit nur eine begrenzte Anzahl von Offizieren aus, und es bedarf einer Vermehrung der Anzahl ihrer Zöglinge. Diese konnte jedoch nur durch eine im Kongreß getroffene Entscheidung herbeigeführt werden. Beide Marinekommissionen haben sich deshalb dafür entschieden, die Schwierigkeit durch den Vorschlag zu beseitigen, daß außer dieser Anzahl jedes Mitglied des Repräsentantenhauses einen, jedes Senatsmitglied zwei und der Präsident zehn Kandidaten bezeichnen dürfen. Infolge dieser Maßregel würde sich die Anzahl der Marineschüler von Annapolis auf 600 erhöhen. Aber sie erweist sich immer noch als nicht ausreichend, wenn man die Zahlen im Bericht des Marinesekretärs in Betracht zieht. Zur Zeit fehlen der Flotte der Union am etatsmäßigen Bestande nicht weniger als 577 Offiziere, für die Schiffsneubauten sind 623 und zur Ausfüllung der in der amerikanischen Marine sehr rasch entstehenden Balancen 160 nötig, so daß bis 1906 die Gesamtzahl der fehlenden Offiziere 1360 betragen würde. In diesem Zeitraum vermöchte jedoch die Marineakademie bei ihrer bisherigen Leistungsfähigkeit nur 355 Offiziere zu liefern. Die Differenz würde also gewaltig gewesen sein, und es war zudem zu berücksichtigen, daß die von den Marinekommissionen vorgeschlagene Maßregel erst in vier Jahren, der Dauer des Marineschulkurses, ihre Wirkung geäußert haben würde; aber die Differenz scheint durch den Beschluß des Kongresses, der die Regierung zur Rekrutierung weiterer 300 Kadetten für die Flotte und von 555 für das Marinekorps ermächtigt, gehoben zu sein.

Als der eigentliche Grund der neuerdings geforderten Beschleunigung der Flottenverstärkung wird in manchen Kreisen der Union die Situation wegen Venezuelas hingestellt, die einen Augenblick sehr drohend gewesen sei, und namentlich Deutschland den Vereinigten Staaten in einem neuen sie reizenden Licht gezeigt habe. Der „New York Herald,“ das Organ der amerikanischen antideutschen

*) Die Bemannung soll auf 40000 Mann gebracht werden.

Militärpartei, erklärte ganz offen, es sei notwendig, daß die Union eine Flotte habe, die imstande sei, der beständig anwachsenden deutschen Widerstand zu leisten. Dem Vorgehn Deutschlands und Englands gegen Venezuela wird deshalb jetzt mehr als jeder andern Ursache das lebhafteste Interesse am Marinebudget zugeschrieben. Noch aber hat die Flotte der Union gewaltige Schwierigkeiten zu überwinden, bevor sie das erstrebte Ziel, jeder andern Flotte mit Ausnahme der Englands gewachsen zu sein, erreicht. Es sind vor allem also die unzureichende Leistungsfähigkeit der vorhandenen Werften, die Schwierigkeit der Aufbringung des nötigen Marinepersonals, namentlich an Offizieren, Unteroffizieren, erfahrenen Maschinisten und Technikern, und wenn auch der zuerst genannte Mangel bei der gewaltigen Leistungsfähigkeit der Union gerade auf technischem Gebiete leicht zu bewältigen sein dürfte, so ist doch die Personalfrage weniger eine Frage der aufzuwendenden Mittel, für die der Union fast unbegrenzte Hilfsquellen zur Verfügung stehn, als namentlich der gründlichen, längere Zeit erheischenden Ausbildung. Überdies nimmt die Entwicklung der Flotten der übrigen Seemächte ebenfalls beständig zu, sodaß das Endziel der Verstärkung der Unionsflotte, wenn es auch dereinst wohl zweifellos erreicht werden wird, zur Zeit noch in weiter Ferne liegt.

Es erscheint von Interesse, zum Schluß den Absichten, die für die jetzt aufgegebenen Kreuzerfahrt des Heimatsgeschwaders maßgebend waren, und den Gründen, die zu ihrem Aufgeben führten, einen Blick zu widmen. Nach der amerikanischen Presse beabsichtigte die Regierung in Washington den europäischen Mächten klar zu machen, daß sie „den Kriegsschauplatz vor die Tür jeder beliebigen europäischen Macht verlegen könnte,“ wenn man jenseits des großen Meeres den Vereinigten Staaten nicht mit der gebührenden Hochachtung begegne oder sich die Ungnade der großen Republik der Neuen Welt zuziehe. Um das den Europäern in nachdrücklichster Weise zu verstehn zu geben, sollte das Geschwader den Atlantischen Ozean kreuzen und den Hafen von Lissabon blockieren. Portugal, hieß es, wurde für diesen seltsamen Versuch ausgewählt, weil man allgemein zugebe, daß die Möglichkeit eines Krieges zwischen den Vereinigten Staaten und Portugal nicht bestehe, und weil sich die Portugiesen durch die Blockade deshalb nicht bedroht fühlen könnten. Das Geschwader sollte aus sechs Schlachtschiffen erster Klasse, dem Schlachtschiff zweiter Klasse „Texas,“ zwei Kreuzern, ferner aus Vorrats- und Kohlendampfern bestehn. Zuerst sollte es nach den Azoren dampfen, dort Kohlen einnehmen und dann nach Lissabon steuern, gerade so als ob ein Krieg im Gange, und als ob Lissabon ein feindlicher Hafen wäre. Man wollte mit der großartigen Rundgebung dem ganzen alten Europa eine Lehre geben, und dem Flottendepartement war angeblich hauptsächlich daran gelegen, dem deutschen Kaiser zu zeigen, was die amerikanischen Kriegsschiffe könnten. Sie würden so gebaut, betonte man, daß sie sowohl Kohlen tragen als auch kämpfen könnten. Sie könnten den Ozean kreuzen, und manche von ihnen vermöchten nach Amerika zurückzukehren, ohne vorher wieder Kohlen einnehmen zu müssen. Das aber könnten die deutschen Schiffe nicht. Deutschland baut jedoch seine Kriegsflotte bekanntlich nur zum Schutze seiner Küsten und nicht zum Angriff auf die andre Erdhälfte.

Man beschloß jedoch den Gedanken einer solchen demonstrativen Übungsfahrt nach Europa aufzugeben, weil man befürchtete, daß der größte Teil der Schiffe des Geschwaders einer solchen Probe nicht gewachsen wäre. Die „Maine“ soll nicht das einzige der neuen amerikanischen Panzerschiffe sein, bei denen die Konstrukteure den starken Rückstoß der großen Geschütze bei der Deckkonstruktion außer acht gelassen haben. Unter diesen Umständen ist es nicht überraschend, wenn Präsident Roosevelt in seinen Reden immer wieder auf die Notwendigkeit einer stärkern Marine hinweist, womit er wohl seinen Landsleuten nahe legen will, daß vorläufig die amerikanische Marine nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ sehr viel zu wünschen übrig läßt. Das Ausspielen der Monroedoktrin und der Aspirationen der amerikanischen Herrschaft über den Stillen Ozean erscheinen dabei vielleicht nur als Mittel zum Zweck. Wollte der Präsident den Amerikanern einfach die Tatsache vorhalten, daß ihre Marine ungenügend sei, so würde das einen Sturm der Entrüstung hervorrufen. Offenbar liegt aber für die Amerikaner eine Lehre darin, daß jetzt gerade ein mächtiges deutsches Panzergeschwader seine Übungsfahrten bis nach Lissabon ausgedehnt hat, während das amerikanische Heimatgeschwader trotz der Dewey'schen Renommistereien nach seiner letzten Übung im Karaischen Meere eine Übungsfahrt nach Europa nicht mehr wagen kann.

Rogalla von Bieberstein



Haftpflichtversicherung



Im folgenden ist von einer Versicherungsart die Rede, die alle Verhältnisse des Lebens berührt und in fortwährendem Aufschwung begriffen ist. Annähernd soll eine Million Personen in Deutschland gegen Haftpflicht versichert sein, und die Prämien sollen die stattliche Summe von zehn Millionen Mark erreichen, weshalb allein ungefähr 20 000 Agenten in der Haftpflichtbranche tätig sind.^{*)} Trotzdem werden Wert und Bedeutung der Haftpflichtversicherung häufig verkannt, und die Wissenschaft hat sich bis in die neueste Zeit nur wenig mit ihr beschäftigt. Die erste bedeutendere Monographie auf diesem Gebiet ist das Buch von Hiestand: Grundzüge der privaten Unfallversicherung mit Berücksichtigung der Haftpflichtversicherung (Stuttgart, Enke, 1900. VIII u. 162 Seiten), das einen sehr guten Überblick über diese beiden Versicherungsarten bietet. Es ist, wie es in dem Vorwort heißt, „eine Orientierung für den Laien, eine Einführung für den Anfänger und eine systematische Übersicht für den Fachmann und Juristen.“ Dagegen beschäftigt sich das Buch von Manes mit ihr ausschließlich. Bietet auch die Versicherungstechnik kein weiteres Interesse für ein größeres Publikum, so liegt die Sache doch wesentlich anders, wenn es sich um die Geschichte, die wirtschaftliche Bedeutung und die wichtigsten Geschäftsgrundsätze dieses Zweiges handelt.

^{*)} Entnommen dem Buche von Manes: Die Haftpflichtversicherung, ihre Geschichte, wirtschaftliche Bedeutung und Technik, insbesondere in Deutschland. Leipzig, Hirschfeld, 1902.