



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

J., H.: Eine Plauderei für die Kieler Woche

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



## Eine Plauderei für die Kieler Woche



Von einer weiteren Verstärkung der Flotte hat seit dem Dresdner Flottenvereinstage nicht viel mehr verlautet. Dort hatte man auf Antrag des Generals Reim beschlossen, für die Errichtung eines dritten Doppelgeschwaders bis zum Jahre 1913, unter Verzicht auf Materialreserve und Flottenflaggschiffe, zu agitieren. Nach einer neuern Publikation des genannten Generals würden als Verstärkung gegen das Flottengesetz von 1900 zehn Linienchiffe, ein großer Kreuzer, acht kleine Kreuzer und acht Torpedobootdivisionen gebaut werden müssen, „abzuzüglich der noch bestehenden Regierungsvorlage betreffend die Auslandschiffe.“ Der in Dresden anwesende Vertreter des Reichsmarineamts hat zu Antrag und Beschluß geschwiegen und es abgelehnt, zu der Frage irgendwie Stellung zu nehmen; später ist der Vorschlag sogar ausdrücklich als Privatarbeit des Flottenvereins bezeichnet worden, woran das Reichsmarineamt keinerlei Anteil habe. Der schwächste Punkt in dem Beschluß des Flottenvereins ist jedenfalls der Verzicht auf die Materialreserve. Die Vorgänge im russisch-japanischen Kriege lehren, wie dringend notwendig die Materialreserve für verteidigende sowohl als für angreifende Flotten ist. Im russisch-japanischen Kriege ist zum erstenmal von den Seeminen ein so umfassender und leider so sehr wirksamer Gebrauch gemacht worden, und da wohl wenig Aussicht ist, dieses Zerstörungsmittel auf dem Wege internationaler Abmachungen völlig zu beseitigen — auch im Landkriege wird das Minenwesen ja immer seine Geltung behalten —, so müssen eben auch alle Flotten mit der rechtzeitigen Beschaffung des Ersatzes für Schiffe, die durch Seeminen versenkt worden sind, rechnen. Es ist also nicht angänglich, die Materialreserve von vornherein für den Frontdienst festzulegen, dies wäre eine starke Schwächung der ganzen Flotte.

Die deutsche Marine hat unter dem jetzigen Staatssekretär allmählich das durch das Flottengesetz nur teilweise sanktionierte Prinzip angenommen, zugleich mit jeder Division ein Ersatzschiff als Materialreserve zu bauen, erstens um damit ein dem Typ der übrigen Schiffe der Division durchaus gleiches Schiff zu haben, auf dem sich Offiziere und Mannschaften, wenn sie von einem andern Schiff der Division auf das Ersatzschiff übergehen, ohne weiteres zurechtfinden, zweitens, weil der Bau entsprechend billiger wird, wenn die für den Bau der

vier andern Schiffe benutzten Einrichtungen auch dem fünften, dem Ersatzschiff, zugute kommen. Hiernach würde ein Doppelgeschwader aus sechzehn Linien-  
schiffen (vier Divisionen zu je vier Schiffen) und vier Schiffen der Material-  
reserve, zusammen zwanzig Linien-  
schiffen bestehen, und ferner, da auf jedes Linien-  
schiff ein Kreuzer zu rechnen ist, aus sechzehn Kreuzern, vier Panzerkreuzern und  
zwölf kleinen Kreuzern; auch für diese würden wenigstens ein Panzerkreuzer und  
zwei kleine Kreuzer als Materialreserve zu rechnen sein. Hierzu treten dann  
noch acht Torpedobootdivisionen, zwei für jede Linien-  
division. Ein Doppel-  
geschwader hat mithin sechzehn Linien-  
schiffe, vier Panzerkreuzer, zwölf kleine  
Kreuzer und vierzig Torpedoboote in der Front, ist also in der Tat eine Flotte  
für sich. Im Flottengesetz von 1900 ist — wenigstens in der Begründung —  
die Bezeichnung „Flotte“ für jedes Doppelgeschwader auch angewandt worden.  
Gegenwärtig bilden das erste und das zweite Geschwader die Heimatflotte  
(heimische Schlachtflotte), das dritte und das vierte Geschwader die Reserveflotte.  
Beim Hinzutritt eines fünften und eines sechsten Geschwaders würde vielleicht  
eine erste und eine zweite Reserveflotte gebildet werden mit verschiedenen Graden  
der Dienstbereitschaft, wenn man nicht vorzöge, drei Geschwader der Schlacht-  
flotte und die drei andern der Reserveflotte zuzuweisen; möglich wäre ja auch,  
daß unter Umständen vier Geschwader, acht Divisionen, als Schlachtflotte im  
Dienst gehalten würden.

Nun ist es aber bei einer solchen Flottenverstärkung mit den Schiffen und  
ihrer Besatzung bekanntlich allein nicht getan, es sind dazu auch allerlei Hafen-  
und Dockeinrichtungen, die Erweiterung und die Vermehrung der Kasernen  
und der Lazarette nötig; Munitions-, Bekleidungs- und Proviantbestände,  
Handwaffen, Intendantur und Gerichtswesen, kurzum fast alle Zweige der  
Marineverwaltung werden dadurch berührt. Eine Erweiterung der Flotte um  
ein drittes Doppelgeschwader würde notwendigerweise auch eine vermehrte Ein-  
stellung von Seekadetten und von Schiffsjungen zur Folge haben müssen. Es  
hat darum gar keinen Zweck, daß wir uns über die Kosten vorher täuschen,  
und daß der hinkende Bote hinterher kommt, sodaß es dann heißt: vor Tische  
laß man anders. Ist das dritte Doppelgeschwader nötig — und das wird  
wohl kein Sachverständiger verneinen —, so muß man auch der Sache ins  
Gesicht sehen und sich statt mit 208 Millionen, wie General Reim ausrechnet,  
vielleicht mit 500 Millionen vertraut machen, die es nach beendeter Ausführung  
kosten wird.

Die Anrechnung von Schiffen der schon bestehenden Verbände auf dieses  
neue dritte Doppelgeschwader wäre auch noch aus einem andern Grunde nicht  
angänglich. Bisher ist jede Division in sich gleichmäßig gebaut worden, die  
deutsche Flotte erfreut sich damit eines großen Vorzugs, weil in jedem Divisions-  
verbande die Schiffe, was ihre Abmessungen, Manövrierfähigkeit, Geschwindig-  
keit usw. anlangt, dieselben Eigenschaften haben, also durchaus gleichartige und  
gleichwertige Schiffe sind. Dieses Prinzip zu durchbrechen würde sich nicht  
empfehlen.

Nach dem Flottengesetz von 1900 soll die Flotte achtunddreißig Linien-  
schiffe haben, also sechs überzählige dabei, während es tatsächlich acht sein müßten.

Diese sechs Schiffe will der Flottenverein auf das dritte Doppelgeschwader, in das sie gar nicht hineinpassen würden, in Anrechnung bringen. Aus den angegebenen Gründen geht das nicht. Von den sechs Schiffen sind zwei Flottenflaggschiffe und vier Materialreserve. Ursprünglich hatte man den auch im Flottengesetz festgelegten Gedanken, auf jedes Geschwader, d. h. auf je acht Schiffe, ein Schiff als Materialreserve zu rechnen. In der Praxis ist man verständigerweise dahin gelangt, ein Schiff Materialreserve auf jede Division, d. h. auf je vier Schiffe zu rechnen, denn schon die Friedenshavarien, Baumängel usw. haben ergeben, daß diese Zahl zur Erhaltung des gefechtsmäßigen Bestandes nötig ist. Nun zählt zu den Linien Schiffen gegenwärtig leider noch manches recht veraltete Stück, das uralte Gerümpel „Oldenburg,“ die vier Schiffe der Sachsenklasse und die acht der Siegfriedklasse. Vom Jahre 1906 ab beginnen für diese die Ersatzbauten, die längst überfällig sind. Man hatte es vorgezogen, zunächst die neu bewilligten Schiffe mit jährlich leider nur zwei Stück auf den Stapel zu legen, sodas tatsächlich nur die Schiffe von Nummer 18 bis Nummer 38 (Nummer 34 und 35 werden in diesem Jahr begonnen) wirklich neue Schiffe sind. Die Nummern 1 bis 17 werden aus den genannten Klassen und aus der Brandenburgklasse gebildet.

Man kann nun mit einer Verstärkung der Flotte auch so vorgehn, daß man zunächst nicht neue Schiffe verlangt, sondern vorerst eine größere Beschleunigung der dreizehn Ersatzbauten dadurch herbeiführt, daß man statt wie bisher zwei fortan vier Schiffe jährlich auf den Stapel legt. Damit bliebe man in dem Rahmen des Flottengesetzes, beschleunigte aber die Ausföhrung so, daß im Jahre 1911/12 die gesamte Flotte bis auf die sieben modernisierte Brandenburgklasse aus neuen Linien Schiffen erster Klasse bestünde. Es ist ja ein großer Unterschied, ob von unsern vier Geschwadern die Hälfte aus alten Kasten besteht, oder ob sie alle völlig neu sind. Inzwischen hätte die Marineverwaltung auch Zeit, die großen Hafen- und Dockbauten in Wilhelmshaven und Kiel zu beenden, und der Reichstag würde sich erst entsprechend später über eine weitere Vergrößerung der Schlachtflotte schlüssig machen müssen.

Neben den zu beschleunigenden Ersatzbauten ginge dann noch die Verstärkung der Auslandsflotte her. General Reim betrachtet die Regierungsforderung von 1900 für die Auslandsflotte, die damals aufgeschoben wurde, als „noch bestehend.“ Diese Forderung umfaßte sechs große Kreuzer (mit einem als Materialreserve) und sieben kleine Kreuzer (mit zweien als Materialreserve). Das Flottengesetz von 1898 hatte für den Auslandsdienst drei große und zehn kleine Kreuzer vorgesehen, dazu drei große und vier kleine als Materialreserve. Die gesamte Auslandsflotte sollte mithin nach der Forderung von 1900 mit der Materialreserve umfassen: siebenzehn große und einundzwanzig kleine = achtunddreißig Kreuzer, von denen für gewöhnlich achtundzwanzig im Dienst sein würden. Diese Zahl erscheint nach unsern heutigen Bedürfnissen als ausreichend, wenn wir sie in sieben Divisionen gegliedert denken, von denen zwei auf Ostasien, zwei auf Ost- und Westamerika, eine auf die Südsee, eine auf Afrika entfallen und unter Umständen eine zur Verfügung der Marineverwaltung bleibt. Die Situation in Ostasien jedoch sowie neuere Vorgänge in Zentralamerika

haben die Erwägung nahegelegt, ob es sich nicht empfehlen dürfte, einen Teil dieser Kreuzerflotte als Linienfahrer zu bauen, um mit solchen eine größere Gefechtskraft zur Hand zu haben. Die Seeverteidigung von Tsintau (Kiautschou) z. B. würde durch Kreuzer allein, auch wenn es durchweg Panzerkreuzer wären, nicht geführt werden können, die Entsendung von Linienfahrern aus der Heimat aber würde erstens zu lange dauern, und sodann würde — wie die Erfahrungen des jetzigen Krieges lehren — die Kohlenversorgung während dieser weiten Reise mit Rücksicht auf die Neutralitätsverhältnisse große Schwierigkeiten machen. Bei Bejahung dieser Erwägung könnte man nach entsprechender Vervollendung der Dock- und Hafenanbauten von Tsintau die Brandenburgdivision dorthin entsenden und sie in der heimischen Schlachtflotte durch Neubauten ersetzen. Allerdings stehen auch diesem schon wiederholt aufgetauchten Vorschlage Bedenken entgegen, auf die hier nicht weiter eingegangen werden soll. Namentlich wird geltend gemacht, daß Entscheidungen doch nur von der Schlachtflotte in der Heimat erfochten werden können. Dieser Grundsatz, zu dem sich neuerdings auch die französische Marineverwaltung bekennt, trifft jedoch bei Verwicklungen mit ostasiatischen Mächten nicht zu; ist Tsintau uns erst einmal weggenommen, so ist es selbst für den geschlagenen Gegner beim Friedensschluß ein wertvolles Kompensationsobjekt.

Über alle diese Fragen, die also in der Alternative gipfeln:

erstens: Neubau eines dritten Doppelgeschwaders oder zunächst Beschleunigung der fälligen Ersatzbauten?

zweitens: Ausbau der Auslandslotte nach dem Vorschlag von 1900 oder teilweise mit Einfügung von Linienfahrern und deren Ersatz in der Heimat zu derselben Zeit?

— steht die Beschlußfassung noch aus. Sie bedarf sehr eingehender Erwägung in jeder Richtung: in der politischen, in der militärischen, in der technischen und in der finanziellen. Die Leistungsfähigkeit unserer Industrie und unserer Werften spielt dabei eine große Rolle, es unterliegt jedoch wohl keinem Zweifel, daß sie völlig imstande sind, das Doppelte von dem zu leisten, was man augenblicklich von ihnen verlangt. Auch wegen der Offiziers- und der Mannschaftsfragen bestehen keine Schwierigkeiten. Bis zum Jahre 1920 sollte nach dem ursprünglichen Plane das Flottengesetz von 1900 völlig durchgeführt sein. Dieser Termin wird hoffentlich so innegehalten werden, daß wir dann nicht zwei, sondern drei Doppelgeschwader erster Klasse in der Heimat und eine ausreichende Auslandslotte draußen auf dem Ozean schwimmen haben. Bis zum Jahre 1920 wird unsere Volkszahl um mindestens weitere fünfzehn Millionen Menschen gewachsen sein, d. h. sie wird dann fünfundsiebzig Millionen Deutsche umfassen, das bedeutet gegen den heutigen Stand eine Vermehrung um fünf- undzwanzig Prozent. Bisher ist mit der wachsenden Zunahme der Bevölkerung auch der Wohlstand fast aller Klassen gestiegen, trotz manchen Fehlern, die auf dem Gebiet der wirtschaftlichen Gesetzgebung begangen worden sind. Bewahren wir uns diesen Segen eines ausreichend geschützten, ehrenvollen und nützlich verwandten Friedens, so werden wir über die Beschaffung der Mittel, die unsere so gestaltete Flotte im Jahre 1920 verlangen wird, ohne Sorge sein dürfen. Auch das Finanzwesen des Reichs wird ja wohl bis dahin seinen Weg finden,

und Deutschland wird dann reich genug sein, die Kosten für seine Sicherheit, für den Schutz seiner friedlichen Entwicklung, für seine Ehre, Macht und Würde ohne besondern Druck zu tragen, wenn anders die Einsicht unsrer Gesetzgeber an die Höhe der Aufgaben des deutschen Volkes heranreicht. General Reim hat nicht Unrecht mit der Mahnung, daß wir unsre Finanzreform lieber selber für uns machen sollen, als sie der erpressenden Faust eines siegreichen Feindes überlassen, der wegen der „Steuerquellen“ nicht in Verlegenheit sein würde.

Im übrigen stimmen wir mit denen überein, die der Meinung sind, es sei nicht die Aufgabe des Flottenvereins, Flottenbauprogramme zu entwerfen, sondern den Flottengedanken in die weitesten Volkskreise zu tragen, sie mit der Notwendigkeit einer starken deutschen Seemacht und mit den finanziellen Folgen dieser Notwendigkeit vertraut zu machen. Die russische Regierung hat soeben eine populäre Darstellung der Ursachen des japanischen Krieges für die russischen Schulen ausarbeiten lassen, es würde nur sachgemäß sein, wenn in Deutschland wegen des Flottengedankens in derselben Weise vorgegangen würde, sodas die Jugend in diesem Gedanken wohl unterrichtet heranwächst. Prinz Rupprecht von Bayern hat sich jüngst in München vor dem Bayrischen Landesverband des Flottenvereins in einer hochpatriotischen Rede in demselben Sinne über die Aufgaben des Flottenvereins ausgesprochen, seine Worte werden in ganz Deutschland freudige Zustimmung finden.

Vielleicht irren wir nicht in der Annahme, daß die Entscheidung über die weitere Entwicklung der Flotte während der Anwesenheit des Kaisers im nächsten Monat in Kiel fallen wird. Der Kaiser hat dort die deutsche Schlachtflotte vor sich, er kommt mit den noch frischen Eindrücken von Gibraltar und von Malta, von den gewaltigen Hafenhäuten, die England namentlich in Gibraltar in aller Stille ausgeführt hat, von den Geschwadern der englischen Kanal- und der Mittelmeerflotte. Die stattlichen Panzerkreuzer, die den König von England nach Kiel begleiten, sind ganz dazu angetan, den Eindruck noch zu vertiefen und auch für das deutsche Publikum zu verallgemeinern. Unsr Seerüstung kann selbstverständlich weder an die englische heranreichen — wir sind kein Inselvolk und haben nur wenig Häfen —, noch soll sie sich gegen England richten, das immer um so freundlicher gegen uns sein wird, je stärker es uns weiß. Daß die Engländer uns lieben, ist dabei nicht einmal nötig. Große Nationen werben nicht um Liebe, sondern um Geltung und Ansehen. Wir trachten nicht nach englischem Besitz, wir werden den Engländern niemals den Weg zu ihren überseeischen Interessen sperren. Die vorhandenen Differenzpunkte liegen doch fast ausschließlich auf dem Gebiete der wirtschaftlichen Expansion und sind solche, die von Kaufleuten, Banken und Schifffahrtsgesellschaften ausgekämpft werden. Aber Deutschland und England sind nicht nur Konkurrenten, sondern gegenseitig auch gute Kunden und Geschäftsfreunde, keine andern Völker haben soviel von ihrem geistigen Besitz miteinander ausgetauscht wie wir und unsre Nachbarn jenseits der Nordsee. Beide Nationen sind mehrfach Verbündete gewesen, sie haben noch nie die Waffen miteinander gekreuzt. Von dem sowohl merkantil als politisch großen Geschäftssinn der Engländer, der ihnen das französische Sprichwort zugezogen hat: *l'Anglais est mauvais coucheur, il tire toujours*

la couverture d'après lui — können und sollen wir noch viel lernen, so viel einzelne Kreise unsers Volkes auch schon gelernt haben mögen. Den einzelnen Engländern sind die einzelnen Deutschen vielfach nicht nur ebenbürtig, sondern oft überlegen, als Nation haben sie einen für uns einstweilen unerreichbaren Zug der Größe, den Weitblick und die Energie des schnell erfassenden Handelns voraus. Als bundesstaatlich gegliedertes Volk werden wir dahinter noch lange zurückbleiben; mit unserm mehr auf innere Machtkämpfe als auf große und weite nationale Ziele gerichteten Parlament, das auf einer so ganz andern Basis steht als das englische, werden wir zu einer weitausschauenden Politik nur langsam und mühsam, oft zu spät gelangen. Um so weniger aber werden auf absehbare Zeit Deutschlands und Englands nationale Lebensinteressen gegeneinander stoßen, zumal wenn wir lernen, unsre Ansprüche und unsern Ehrgeiz unsern heutigen Machtmitteln und unsrer heutigen Leistungsfähigkeit anzupassen und nicht die Aufgaben unsrer Enkel machen wollen. Wir wollen auf der See und über See von England geachtet werden, um diesen Preis werden wir Freunde und nicht Gegner sein, wird die deutsche Flagge auch in Zukunft niemals gegenüber der englischen wehen. Es ist England nicht zu verdenken, wenn es sich mit einigem Unbehagen auf die Nachbarschaft einer deutschen Seemacht einrichtet, deren Vorhandensein neben der großen französischen und der erstarkten russischen dem britischen Vetter nahelegt, mit allerlei Kombinationen der Zukunft, mit Koalitionen von Seemächten zu rechnen, mit denen er ehedem nicht zu rechnen hatte. Aber der deutsche Reichsadler wird auf dem Fluge über die Meere den Union Jack viel lieber als Freund als als Feind begrüßen, und in diesem Sinne haben bis auf den heutigen Tag die beiderseitigen Marinen draußen immer miteinander verkehrt. In diesem Sinne hatte auch König Eduard angeordnet, dem Kaiser in Gibraltar und in Malta die größten Ehren zu erweisen und ihn in Gibraltar wie den König selbst zu führen.

Bauen wir schnell und kräftig unsre Flotte, um so wertvoller wird Deutschlands Freundschaft, um so gefürchteter seine Gegnerschaft, um so sicherer sein Friede sein. Diese Friedensversicherungsprämie, die Lebensversicherungsprämie für sechzig Millionen Deutsche, kann, muß und will unser Volk zahlen.

H. J.



## Wanderbettelei



n der in der Überschrift genannten Erscheinung könnte man sehr hübsch Spencers Sozialphilosophie demonstrieren. Der Unwissende ist geneigt, sie für eine moderne Landplage zu halten. Der Geschichtskundige weiß, daß sie nur ein unansehnlicher Überrest eines ehedem allgemeinen Zustandes ist. In alten Zeiten sind ganze Völker gewandert; natürlich haben sie nicht gebettelt, sondern sich mit gewappneter Faust genommen, was sie begehrt, samt dem Lande, worin es ihnen beliebte, sich niederzulassen. Wer weiß, ob auch nur ein einziger