



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wislicenus, Georg: Betrachtungen zur Marinevorlage für 1906

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



Betrachtungen zur Marinevorlage für 1906



ur rechten Zeit kommt sie, die Forderung zur Ergänzung des Flottengesetzes von 1900; freilich wird sie manchem Vaterlandsfreunde viel zu bescheiden erscheinen, weil sie in engen, bestimmten Grenzen gehalten ist. Aber in dieser weisen Beschränkung liegt auch ein großer Vorzug: die Forderung ist ohne Schwierigkeiten, ohne „Opfer“ sehr gut durchführbar. Ein arbeitsfrohes Volk, wie das deutsche, kann die Kosten der vermehrten Flottenrüstung, die ihm den Frieden sichern sollen, hundertfach leichter tragen als die Verluste in einem unglücklichen Kriege, der die Seegelung und den Seehandel Deutschlands vernichten würde. Feinde und Freunde des Vaterlandes haben im Laufe des letzten Jahrzehnts das ihrige dazu beigetragen, den schwerfälligen deutschen Michel von der Unentbehrlichkeit einer kriegstüchtigen, kräftigen Flotte zu überzeugen. Die neue Marinevorlage wird also zweifellos größerm Verständnis bei Hoch und Niedrig im Binnenlande begegnen; das ist ein Segen und läßt schon jetzt darauf schließen, daß die Behandlung der Vorlage auch im Reichstage weniger schwierig als früher sein wird. Der Durchschnittsdeutsche ist denn doch gerecht genug, wenigstens sich selber zu sagen, daß er früher recht kurzfristig war, als er sich vermaß, die „uferlosen“ Flottenpläne als Marinesport zu bekräfteln. Der bittere Ernst der Flottenvorlage leuchtet heute schon manchem einfachen Manne im Volke ein, wenn er es auch aus Furcht vor der Parteytyrannis nicht öffentlich auszusprechen wagt. Haben doch sogar gut nationale Parteymänner noch im vorigen Jahrzehnt gegen die Flottenforderungen gestimmt, einfach weil sie nichts von der Bedeutung der Flottenfrage verstanden. Gut Ding will Weile haben — das gilt eben leider auch für die Flottenfrage; aber was der Deutsche einmal für gut befunden hat, daran hat er bisher immer zäh und treu festgehalten; das ist ja der Unterschied zwischen der gediegnen und freilich auch schwerfälligen deutschen Art im Gegensatz zu den romanischen Völkern, die wichtige Dinge schneller begreifen, dafür aber nicht mit gleicher Treue daran festhalten. Die glücklichen Engländer mit ihrer Mischung aus keltisch-romanischem und angelsächsischem Blute sind auch darin vom Schicksal begünstigter als wir, ihre rasche Entschlußfähigkeit ist mit er-

staunlicher Zähigkeit und Ausdauer gepaart, wo es gilt, ein klar erkanntes Ziel zu erreichen. Daß wir aber nicht immer das Volk der Träumer bleiben dürfen, hat uns so manches Ereignis des letzten Jahrzehnts offenbart; nun gilt es, den glücklich begonnenen Flottenausbau auch so schnell wie möglich über den kritischen Punkt seiner Entwicklung hinwegzubringen.

Was die Späzen von allen Dächern pfeifen, darüber darf man wohl in aller Ruhe auch einmal in unsrer ernstestn Zeitschrift ein paar Worte sagen, ohne damit die freilich recht schwierige Lage der deutschen Seepolitik noch zu verschlimmern. Unser großer Bismarck war ja auch für rücksichtslose Offenheit, und der Erfolg hat ihm Recht gegeben. Englands Überlegenheit zur See allen andern Seestaaten gegenüber ist noch nie, in keinem Jahrhundert früher und auch zu keiner Zeit der letzten Jahre so erdrückend groß gewesen wie gerade jetzt, seit durch Lord Selbornes und Sir John Fishers geniale Zusammenziehung und vermehrte Indienststellung der Seestreitkräfte die britische Flotte schon im Frieden völlig kriegsbereit gehalten wird. So weit ist der deutsche Binnenländer leider noch nicht in das Wesen der Seekriegführung eingedrungen, daß er die unmittelbare Bedrohung, die in diesem „Kriegsaufmarsch“ liegt, richtig zu beurteilen vermag. Mit drei aktiven Schlachtflotten, unterstützt von drei bis vier Geschwadern der stärksten Panzerkreuzer und etwa sechs bis acht Duzend Torpedobootszerstörern, kann England mitten im Frieden, und ohne irgendwelche besondern Vorbereitungen zu treffen, durch die kriegerische Absichten in die Öffentlichkeit dringen können, über irgendeinen andern Seestaat herfallen. Ein solcher Schlag kann heutzutage viel überraschender unter Ausnutzung der Dampfkraft und unter der Maske eines geplanten großen Flottenmanövers ausgeführt werden als damals, am 2. September 1807, als eine große britische Linienschiffsflotte mitten im Frieden Kopenhagen überfiel und die prächtige aber unvorbereitete und auch schwächere dänische Flotte kurzerhand wegnahm. Skrupellos machten damals die britischen Staatsmänner von dem Rechte des Stärkern Gebrauch, weil sie auf diese Weise verhindern wollten, daß Napoleon vielleicht die dänische Flotte später hätte gegen England benutzen können.

Wir leben nun freilich nicht mehr im Zeitalter napoleonischer Raubkriege; unsre Feinde wie unsre Freunde wissen, daß es heutzutage kein friedfertigeres und rechtlicheres Volk gibt als das deutsche, und daß unter allen Herrschern der Großmächte neben dem ehrwürdigen österreichischen Kaiser wohl keiner den festern Wunsch und Willen hat, seinem Volke und der gesitteten Menschheit die Segnungen des Friedens zu bewahren als unser Kaiser. Aber das Deutsche Reich ist zu groß und zu kräftig, als daß es nach der Art der machtlosen nordischen Kleinstaaten von der Gnade andrer Großmächte leben könnte. In ihrer Art sind solche Kleinstaaten zweifellos glücklichere Gemeinwesen als die Großstaaten, sie können sich freier entwickeln, solange sie nicht den Neid und die Habgier andrer hervorrufen. Aber ein so zahlreiches, strebsames und auf allen Gebieten menschlicher Tätigkeit auch überraschend erfolgreiches Volk wie das deutsche erwirbt sich mit jedem Fortschritt der eignen Entwicklung mehr und mehr Neider und mißgünstige Feinde. Wer das nicht glaubt,

braucht nur mit Deutschen zu sprechen, die das Ausland kennen. Alle Menschen sind eben nur Menschen und keine Engel, deshalb bleibt die Läuterung der menschlichen Natur durch ideale Bestrebungen, wie sie die verschiedenen kirchlichen Gemeinschaften, die Ethische Kulturgesellschaft oder die Heilsarmee und andre zu fördern suchen, immer nur Stückwerk, meist sogar graue Theorie. Trotz des zur Hauptsache gemeinsamen evangelisch-protestantischen Glaubens hat das deutsche Volk keinen gefährlicheren und ihm feindlicher gesinnten Nebenbuhler im Kampf ums Dasein, um die irdischen Güter als das englische; es ist traurig, aber wahr: die materiellen Interessen überwiegen im Leben der Völker heutzutage noch die geistigen und die sittlichen. Das Christentum im Sinne Christi ist auf dieser unvollkommenen Welt, wenigstens wie die Menschen bisher noch geartet sind, einfach undenkbar.

Wo bleibt die Kampfeslust des Evangelischen Bundes, wenn es gilt, die Gemeinschaft der Glaubensgenossen herzustellen, die evangelisch-protestantischen Engländer an ihre Christenpflichten zu erinnern? Zwietracht im eignen Vaterlande zu schüren ist leicht, aber Eintracht zu stiften im Sinne Christi, im Sinne Luthers wenigstens unter den Genossen eines und desselben Christenglaubens — dazu scheint weder die anglikanische Kirche noch der sich im Windmühlkampf gegen Rom verpulvernde Evangelische Bund den Beruf und die Kraft in sich zu fühlen. Die Kirche versagt eben immer, wo es gilt, den „Frieden auf Erden“ zu fördern. Damit muß man rechnen, und insonderheit auch mit der sehr verbreiteten menschlichen Schwäche, daß der Übermächtige leicht dazu neigt, seine Macht zu mißbrauchen. Gegen rohe Gewalt gilt aber auch heute nur das Faustrecht.

Fremde Fachleute sind sich völlig klar, was die „Mobilmachung“ der englischen Flotte zu bedeuten hat; ein Franzose schrieb kürzlich in der vorzüglichen Fachzeitschrift *La marine Française* (Nr. 164) darüber: *Son but est aujourd'hui la victoire immédiate dans les eaux de la mer du Nord, l'écrasement de la flotte allemande dans une ou deux rencontres. . .* Das ist freilich mit den Augen eines Nachbarn gesehen, dem die Vernichtung der deutschen Flotte auch im eignen Interesse erwünscht wäre, doch liegt ein dickes Korn von Wahrheit in der Übertreibung. Besser im moralischen Sinne ist seit dem 2. September 1807 weder die gesamte Menschheit noch ihr einflußreichster, mächtigster Teil, zu dem in erster Reihe die beinahe allmächtigen englischen Staatsmänner zählen, geworden. Zwar hat sich das menschliche Gewissen in der kurzen Zeitspanne des verfloßenen Jahrhunderts allerwärts ein wenig verfeinert, aber dieser geistige Fortschritt ist noch viel zu gering und vor allem zu unsicher und unzuverlässig, als daß das Glück und Gedeihen eines großen Volkes von dem Gerechtigkeitsfönn seiner neidischen Nachbarn abhängig gemacht werden dürfte. So wenig in den gesittetsten Ländern heute noch der Schußmann zu entbehren ist zur Verhütung von Mißbräuchen, so wenig ist eine deutsche Flotte zu entbehren, die stark genug wäre, allein durch ihr Dasein fremde Realpolitiker davon abzuhalten, die deutschen Seeinteressen zu schädigen. Hätte Deutschland keine überseeischen Geschäftsbeziehungen, keinen Seehandel, keine Handelsflotte, dann freilich wäre die Kriegsflotte nur ein Machtmittel, über dessen Not-

wendigkeit die Ansichten geteilt sein könnten. Darüber läßt sich kaum streiten, daß die Vereinigten Staaten ihre mächtig anwachsende Flotte hauptsächlich zur Ausbreitung ihres Einflusses, ihrer realen Macht außerhalb des amerikanischen Festlandes bestimmt haben. Aber es gehört mehr als Kurzsichtigkeit dazu, diesen Sonderfall zu verallgemeinern und die Behauptung aufzustellen, eine starke Flotte könne „einzig“ für eine gewaltsame Eroberungspolitik eine Rolle spielen. Das heißt Tatsachen auf den Kopf stellen; freilich kann man von den „Vormwärts“-tyrannen, die mit solcher Logik arbeiten, nicht erwarten, daß sie die einfachsten Gesetze der Mechanik auf das Völkergetriebe anzuwenden verstehen. Alle Fanatiker sind blind, unduldsam und unbelehrbar. Aber dem mißleiteten deutschen Arbeiter sollte man doch verständlich machen, daß er in erster Reihe die Zehne zahlen mußte, wenn die grund- und uferlosen Phantastereien seiner Diktatoren zur Geltung kämen. Die Ziele der deutschen Flottenpolitik liegen so klar zutage, daß sie jeder Verständige mit einigem guten Willen erkennen kann. Die deutsche Flotte ist und bleibt eine Schutzflotte, das zeigt ohne weiteres das Mißverhältnis der deutschen Flottenstärke zu den deutschen Seeinteressen; es gibt außer England keine andre Großmacht, die so sehr auf das Meer, auf den Seeverkehr und die Ausbreitung des eignen Volkstums, der eignen Geschäftsverbindungen nach überseeischen Ländern angewiesen ist wie Deutschland. Den Amerikanern könnte zur Ausbreitung ihres geschäftlichen Einflusses wohl ihr eignes Festland genügen, um so mehr, als es ohne Inseln mehr als neunmal so groß wie Europa ist (die Fläche der Vereinigten Staaten ist etwa achtzehnmal größer als die des Deutschen Reichs, während die Bevölkerungstärken im Verhältnis 4 : 3 stehn). Trotzdem bauen die sehr geschäftskundigen Amerikaner eine weit stärkere Flotte als wir; sie hatten Mitte dieses Jahres 15 große Linienfahrer im Bau, Deutschland nur 8 bedeutend kleinere, und zugleich waren 9 große amerikanische Panzerkreuzer im Bau gegen 3 ebenfalls beträchtlich kleinere deutsche! Wem das nicht zu denken gibt, daß eine Republik, deren Symbol die Freiheitsgöttin ist, deren Landheer, wenn es sein müßte, nicht nur Kanada erobern, sondern bis zur Magelhaensstraße vordringen könnte, ohne von irgendeiner Seemacht an einem solchen Eroberungszuge gehindert zu werden — daß eine solche Republik dennoch mit fieberhaftem Eifer eine Kriegsslotte baut, wer diese Zeichen der Zeit nicht zu deuten versteht, dem ist nicht zu helfen. Warum bauen denn die Amerikaner eine so starke Flotte? Weil sie auch außerhalb ihrer festen Scholle nicht abhängig sein wollen von der Willkür anderer Seemächte, weil sie dem amerikanischen Unternehmungsgeist auch außerhalb ihres Festlandes freie Arbeitsgebiete sichern und schützen wollen. Also der praktische Amerikaner macht die Sache umgekehrt wie der gute deutsche Michel: er schafft sich erst die starke Flotte, noch ehe seine Seeinteressen dies fordern, während wir leider mit dem Bau der Schutzflotte unsern Seeinteressen bedenklich nachgehinkt kommen.

Längst ist die kleine deutsche Scholle dem deutschen Unternehmungsgeist zu klein geworden; längst durchfurchen Tausende von Schiffen unter deutscher Flagge mit deutscher Ladung alle Meere der Erde, längst wirken an Tausenden von Orten in allen Himmelsgegenden tüchtige deutsche Kaufleute als Vor-

arbeiter dafür, daß deutsche Waren, deutscher Hände Arbeit in der Fremde Absatz und Lohn finden. Wie lächerlich leicht es für die rohe Gewalt ist, diese Ströme deutschen Verdienstes abzdämmen, davon wollen die utopistischen Volks„beglucker“ nichts wissen. Wer einen Schwächern schädigen will, mit ihm einen Streit vom Zaune brechen will, findet immer einen Vorwand dafür, sei es, daß der andre eine Ungeschicklichkeit begeht, die der Bauernde heimtückisch ausnußt, sei es, daß der Streitsucher beleidigende Anforderungen stellt, wie weiland Napoleon der Dritte, die zum Kampfe führen müssen, wenn der andre nicht à la Fatschoda zurückweichen kann. Schon vor einem Jahrhundert war es dem seebeherrschenden England leicht, durch jahrelange Blockade Frankreichs Kolonialreich zu vernichten, seinen Fabriken das Rohmaterial abzuschneiden, seine Handelschiffahrt vom Meere zu verjagen. Im Jahre 1797 schrieb der Chef des Handelsamts in Frankreich: „Die frühern Quellen unsers Wohlstandes sind entweder verloren oder versiegt. Unser Landwirtschafts-, Fabrik- und Industriewesen ist fast erloschen.“ Das war aber in einer Zeit, als die Gewerbtätigkeit in allen europäischen Ländern im Vergleich zu heute nur ganz geringe Bedeutung hatte. Wieviel deutsche Arbeiter müßten heute brotlos werden, wenn der deutsche Seeverkehr nur ein Jahr lang, geschweige denn ein volles Jahrzehnt durch Blockade gehemmt würde? Wenn aber die deutsche Flotte nicht stark genug wäre, würde eine solche Blockade der englischen nicht einen Pfennig mehr kosten als ihre heutigen Indienstellungen während der Friedenszeit. Hat aber die deutsche Flotte solche Stärke, daß die englische, falls sie wirklich das érasement versuchen sollte, auch ihrerseits auf schwere Verluste rechnen müßte, dann wäre das Blockadegeschäft minder rentabel, und jeder britische Staatsmann würde sich dreimal länger besinnen, ehe er zu einem solchen Unternehmen den Anstoß gäbe.

Den kritischen Punkt in der Flottenentwicklung hat schon vor einem Menschenalter der Admiral Prinz Adalbert mit der Mahnung gekennzeichnet: „Das Deutsche Reich darf keine Flotte haben, die zum Leben zu klein und zum Sterben zu groß ist.“ Der britischen Übermacht gegenüber sind wir noch immer in dieser unsichern Lage; denn die für 1920 geplante Flotte fehlt für den Schutz unsrer Seeinteressen schon seit Jahren. Jedes neue Linienschiff, jeder neue Panzerkreuzer, jede neue Torpedobootsdivision mindert aber die Unsicherheit für uns und erhöht den Einsatz für den Gegner, der etwa unsre Seegeltung unterdrücken wollte. Aber eine Maßregel, die uns zum Schutz dienen soll, kann nie für eine solche Übermacht, wie die englische, zu einer Bedrohung werden; deshalb ist es lächerlich oder vielmehr böswillig, zu behaupten, die übermäßig bescheidne neue Flottenvorlage brächte uns Gefahr. Im Gegenteil, je schwächer wir bleiben, um so früher wird der, der Böses gegen uns im Schilde führt, uns zu schädigen suchen.

Die Marinevorlage für 1906 enthält zweierlei neue Forderungen: erstens eine kurze Ergänzung zum Paragraph 1 des Flottengesetzes vom 14. Juni 1900, wonach der Schiffsbestand um fünf große Kreuzer bei der Auslandsflotte und um einen großen Kreuzer bei der Materialreserve vermehrt werden soll; zweitens eine Denkschrift über eine den heutigen Anforderungen angepasste neue Geld-

bedarfsberechnung zum Flottengesetze für die Jahre 1906 bis 1917. Die bescheidne Vermehrung des Schiffsbestands ist nichts als eine alte 1900 abgewiesne Forderung (damals waren außerdem noch sieben kleine Kreuzer gefordert worden, die auch nicht bewilligt wurden). Ihre Bewilligung eilte damals nicht, da zunächst die aktive Schlachtflotte ausgebaut werden mußte, und deshalb der Auslandsdienst mit weniger Schiffen versehen werden mußte, als zur Förderung der deutschen überseeischen Interessen erwünscht gewesen wäre. Die ältern Grenzbotenleser erinnern sich vielleicht, daß schon vor einem Jahrzehnt (in den Grenzboten 1896, Band I, Seite 209) neben dem, was für eine starke Schlachtflotte nötig ist, die Schaffung eines Geschwaders von vier bis sechs tüchtigen Panzerkreuzern angeregt wurde. „Ein solches Geschwader würde aber auch in jedem Teile der Erde erfolgreich gegen die Geschwader größerer Seemächte auftreten können, wenn es die Ehre und das Wohl des Vaterlandes fordern sollte,“ schrieb ich damals. Inzwischen sind uns längst die fremden Seemächte zuvorgekommen im Bau von Panzerkreuzern; England hat vierundzwanzig fertig, fünfzehn im Bau; Frankreich neunzehn fertig, sechs im Bau; die Vereinigten Staaten sechs fertig, neun im Bau; Japan acht fertig, zwei im Bau. Aber Deutschland hat nur fünf fertig, nämlich Fürst Bismarck (Stapellauf 1897), Prinz Heinrich (1900), Prinz Adalbert (1901), Friedrich Karl (1902), Roon (1903), und drei im Bau: Yorck (1904), C und D. England hat drei Kreuzergeschwader im Dienst, davon zwei zu sechs, eins zu vier Panzerkreuzern; außerdem sind vier englische Panzerkreuzer im Stillen Ozean an verschiedenen Stellen. Auch Frankreich und die Vereinigten Staaten sowie Japan unterhalten ständige Geschwaderverbände starker Panzerkreuzer, die zum Teil der heimischen Schlachtflotte beim gewaltsamen Aufklärungsdienst dienen, die aber auch, wie in der Seeschlacht bei Tsushima, geeignet sind, den Linienschiffskampf zu unterstützen. Ihre große Selbständigkeit befähigt die Panzerkreuzer zu wichtigen Unternehmungen auf hoher See, zum Schutze der Handelschiffahrt und zur Bedrohung feindlicher Seehäfen und Flottenstützpunkte. Der starke moderne Panzerkreuzer wird in allen Marinen mehr und mehr geschätzt seiner vielseitigen Verwendbarkeit wegen; trotzdem muß man sich davor hüten, ihn in seinem Werte zu überschätzen, denn das Linienschiff mit seinen starken Schutz- und Trugwaffen kann er nicht ersetzen, wohl aber ist er bei englischen Flottenmanövern schon dazu benutzt worden, die langsamere gegnerische Linienschiffsflotte zu umgehen und sie dadurch in ein gefährliches Kreuzfeuer zu bringen. Auch das neu geforderte deutsche Panzerkreuzergeschwader könnte im Notfalle diesem Zwecke dienen, obgleich es allerdings hauptsächlich im Auslande tätig sein soll zur Förderung der deutschen Interessen. Da Kriege heutzutage aber ebenso plötzlich und unvermutet eintreten können wie bisher, so ist es ein Gebot der staatsmännischen Voraussicht, solche im Auslande tätigen Geschwader kräftig genug zu machen, daß sie nicht völlig der Willkür des Gegners preisgegeben sind, sondern daß sie durch eigne Kraft, Beweglichkeit und Selbständigkeit eine immerhin beachtenswerte Streitkraft bilden, die unter geschickter Führung trotz ihres bescheidenen Umfangs doch vom Feinde nicht übersehen werden kann, und die unter Umständen die Unternehmungen der

heimischen Schlachtflotte sogar durch diesen oder jenen zweckmäßigen Schachzug unterstützen kann. Man sollte doch daran denken, daß die kleine deutsche Korvette *Amazone*, deren Gefechtswert sehr unbedeutend war, im Januar und Februar 1871 nicht weniger als zwei französische Panzerfregatten und einen Aviso „beschäftigte,“ und nur der Abschluß des Waffenstillstandes bewirkte, daß diese bedeutende Streitkraft nicht für längere Zeit ihrem eigentlichen Kriegszweck entzogen wurde. Ein tüchtiges deutsches Panzerkreuzergeschwader, das etwa am Kap der Guten Hoffnung bei einem Kriegsausbruch zufällig kreuzt, würde nach dieser Rechnung mindestens drei bis fünf gleichstarke feindliche Panzerkreuzergeschwader auf sich zu ziehen imstande sein, was sogar für die britischen Flotten ein merklicher Kräfteverlust sein würde. Allerdings setzt das voraus, daß die deutschen Panzerkreuzer ebenso stark, schnell und unabhängig von Stützpunkten sein müßten wie die besten Schiffe dieser Art in fremden Flotten. Um das zu erreichen, enthält die Vorlage eine Steigerung der Baukosten um $8\frac{1}{3}$ Millionen Mark für jeden großen Kreuzer, sodaß die neuen Panzerkreuzer je $27\frac{1}{2}$ Millionen kosten sollen, d. h. etwa 3 Millionen mehr, als bisher die Linienschiffe kosteten.

Das führt zum zweiten und Hauptteil der neuen Marinevorlage: der Denkschrift über die Geldberechnung. Darin ist eine Größensteigerung der Linienschiffe, Panzerkreuzer und Torpedoboote vorgesehen. Diese geplante Größensteigerung ist von Laien schon längst gefordert worden, denn gerade dem des Seekriegswesens minder Kundigen lag die Frage nahe: Warum bauen wir unsre Linienschiffe nicht ebenso groß und stark wie die stärksten Linienschiffe anderer Flotten?

Für den Fachmann war diese Frage, solange wirkliche Kriegserfahrung fehlte, durchaus nicht so einfach zu erledigen, wie es für den Laien den Anschein haben mag. Die Bewaffnungsart der Heere ist seit Jahrhunderten nahezu international gleichmäßig; die Unterschiede in den Waffen, zum Beispiel zwischen dem Chassepot- und dem Büdnadelgewehr, sind für die Entscheidung eines Landkriegs kaum je wichtig, geschweige denn ausschlaggebend gewesen. Im Seekriegswesen der letzten fünf Jahrzehnte hat aber die Technik viele gewaltige Fortschritte und Umwälzungen gebracht, die nur teilweise oder meist gar nicht im Feuer eines Seekriegs haben erprobt werden können. Daher stammt die Musterkarte der verschiedensten Panzerschiffsformen seit Anfang der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts; erst um die Jahrhundertwende hatten sich die nur theoretisch begründeten Ansichten der Fachleute so weit geklärt, daß sich eine ziemlich allgemeingiltige Form für das eigentliche Kampfschiff, das Linienschiff, ausbildete, während bei den Panzerkreuzern sogar heutzutage die Abweichungen bei den verschiedenen Seemächten zum Teil noch recht groß sind. Sowohl über die Art der Bewaffnung wie auch über die Anordnung und die Stärke des Panzers gingen die Ansichten weit auseinander. Um nur ein Beispiel unter vielen anzuführen, so liefen in Frankreich im Jahre 1899 zwei Linienschiffe vom Stapel, das eine, *Suffren*, von 12700 Tonnen Größe, bewaffnet mit vier 30,5 Zentimetergeschützen, zehn 16,5 Zentimeterschnelladern und dreißig leichten Geschützen; das andre, *Henri IV.*, nur von 8950 Tonnen

Größe, bewaffnet nur mit zwei 27,4 Zentimetergeschützen, sieben 14 Zentimeter-schnellladern und vierzehn leichten Geschützen. Bei den fremden Marinen haben fast alle im letzten Jahrzehnt gebauten Linienschiffe mindestens 12000 Tonnen, meist aber über 13000 Tonnen Größe und konnten deshalb durchschnittlich mit vier 30,5 Zentimetergeschützen bewaffnet werden. Nur die wesentlich kleinern deutschen Linienschiffe erhielten seit 1895 und bis 1901 nur 24 Zentimetergeschütze als schwerste Bewaffnung, allerdings Schnellladegeschütze, die gegen die schwerern Kaliber den großen taktischen Vorteil haben, daß sie in gleicher Zeit eine größere Geschossmasse zu schleudern vermögen als die 30,5 Zentimetergeschütze der andern Seemächte. Bei den um 1400 Tonnen größern Linienschiffen der Braunschweigklasse wurde das Kaliber der vier schweren Geschütze auf 28 Zentimeter erhöht, während man in der österreichisch-ungarischen Marine, deren Seeoffiziere hervorragende Theoretiker sind, das 24 Zentimeterkaliber sogar noch für die neusten Linienschiffe beibehalten hat. Der schnellfeuernde 28 Zentimeter ist ein ausgezeichnetes Geschütz für den Linienschiffskampf auf alle Entfernungen, während der 24 Zentimeter doch nur auf mittlern bis höchstens 5000 Meter Abstand noch den Anforderungen an die Durchschlagskraft genügen wird. Da aber auch die größten Linienschiffe mit sehr verschiedenen Panzerstärken gepanzert sind, so ist die Frage der Kalibervahl für die Bewaffnung nach wie vor schwierig und bedarf sehr vielseitiger Erwägungen, bei denen auch die Gefechtstaktik eine große Rolle spielt.

Die überraschenden Erfolge der Japaner in der Seeschlacht bei Tsushima sind hauptsächlich im Fernkampf mit den schwersten Geschützen (30,5 Zentimeter) errungen worden; man erklärt dies aus dem Umstande, daß auf großen Schußabstand nur die schwersten Kaliber den Panzerschutz bei schrägem Auftreffwinkel noch mit solchem Kraftüberschuß durchschlagen, daß sie wirksame Zerstörungen am Schiffskörper ausrichten können. Wer also über die meisten schwersten Geschütze verfügt, hat die beste Aussicht, den Gegner am schwersten schon im Fernkampf zu schädigen. Nun kommt noch ein Punkt hinzu: die Schiffsgeschwindigkeit. Die großen Linienschiffe der fremden Flotten, gegen die unsre Flotte einmal zu kämpfen haben könnte, haben vielfach größere Geschwindigkeit als unsre kleinern Linienschiffe, können uns also die Gefechtsentfernung nach ihrem Gutdünken aufzwingen. Es geht eben den Linienschiffen wie allen Großbetrieben, je größer, um so günstiger können alle Eigenschaften entwickelt werden. Je kleiner ein Linienschiff ist, um so mehr muß der Schiffbaumeister auf volle Entfaltung der Schuß- und Trukwaffen und der Maschinenstärke verzichten. Sogar unsre 13000-Tonnenschiffe der Deutschlandklasse sind aber klein zu nennen gegen die geplanten Neubauten der Engländer, Japaner und Nordamerikaner von 18000 bis 20000 Tonnen; es liegt auf der Hand, daß schon die bisher üblichen 16000-Tonnenschiffe der fremden Marinen sowohl in der Schwere der Geschützbeiwaffnung wie im Gewicht des Panzerschutzes und der stärkern Schiffsmaschinen unsern Schiffen überlegen sein müssen. Die Denkschrift trifft also den Nagel auf den Kopf, wenn sie sagt: „Das gleichartige Vorgehn der andern Nationen zwingt dazu, die Größen noch weiter zu

steigern, damit die deutschen Schiffe (und Torpedoboote) an Gefechtskraft nicht hinter den Schiffen (und Torpedobooten) anderer Nationen zurückbleiben."

Ganz abgesehen von den artilleristischen Erfolgen der Japaner, die doch nicht allein der überlegenen Technik, sondern zu einem beträchtlichen Teile der ungeheuern Überlegenheit in der genialen Führung und der seekriegsmäßigen, mustergiltigen Schulung der japanischen Flotte zu suchen sind, ganz abgesehen von diesen drängen noch zwei wichtige Gründe zur Steigerung der Größe der Linienschiffe: erstens die kürzlich erst erprobte Verdopplung der Torpedoschußweite von 1000 auf 2000 Meter, die dazu zwingt, den Geschützkampf mindestens in 3000 Metern Abstand zu führen, wodurch die bisher viel größere Bedeutung der Mittelartillerie wesentlich eingeschränkt wird, und die schwere Artillerie noch wichtiger als früher wird; zweitens zwingen die vielen japanischen und russischen Schiffsverluste durch Seeminen, diese gefährlichste Nebenwaffe des Seekriegs, dazu, dem Bodenschutz der Linienschiffe viel größere Aufmerksamkeit zuzuwenden als bisher. Ob dieser Bodenschutz durch innere Panzerwände oder durch einen dreifachen, in sehr viele Zellen geteilten Schiffsboden oder auf andre Weise ausgeführt werden mag, immer veranlaßt er Gewichtszunahme, also Vergrößerung des Schiffskörpers.

Schon diese so kurz wie möglich gehaltenen Ausführungen zeigen, daß diesesmal allerdings der Laie mit seinem Drängen nach Steigerung der Schiffsgrößen auf alle Fälle im Recht ist. Wie weit die Steigerung der Größe für die deutschen Linienschiffe aber durchführbar sein wird, das ist allerdings nicht so leicht zu beantworten, denn „hart im Raume stoßen sich die Sachen.“ Die paar Schleusen im Kaiser-Wilhelms-Kanal werden wohl die geringsten Sorgen dabei machen. Aber die Aufgaben, die beim Bau solcher großen Schiffe unsern Schiffbaumeistern erwachsen, sind wahrlich nicht leicht, deshalb können die ungeduldrigen Laien, die da meinen, wir hätten schon längst größere Schiffe bauen müssen, überzeugt sein, daß die allmähliche Steigerung in den Schiffsgrößen, wie sie im letzten Jahrzehnt stattgefunden hat, die Folge reiflicher Überlegungen war, und daß man sich auch jetzt nur unter dem Zwange der letzten technischen Entwicklungen und Erfahrungen in den leitenden Kreisen unserer Marine dazu entschlossen haben wird, die Gefechtskraft der Schiffe so zu steigern, daß sie nicht mehr hinter der neusten fremden Linienschiffe zurückbleibt. Zwei der neuen Linienschiffe werden ungefähr soviel kosten wie drei der Linienschiffe der Deutschlandklasse; das ist nicht viel, falls es dabei gelingen sollte, den Gefechtswert jedes einzelnen der Schiffe in der Leistungsfähigkeit der schweren Geschütze zu verdreifachen und zugleich die neuen Schiffe etwa dreifach weniger verwundbar gegen Geschütz, Torpedo und Seemine zu machen. Diese nur geschätzten Steigerungen der Trutz- und Schutzkraft können möglicherweise noch größer werden. Das sind technische Eigenschaften, die unter Umständen ein neues Schiff wertvoller als ein halbes Duzend der ältern machen könnten! Vor der Seeschlacht von Tsushima war die Zurückhaltung, man kann sagen Bescheidenheit der deutschen Marine hinsichtlich der kleinen Linienschiffe im Vergleich mit andern Flotten nicht nur entschuldbar, sondern völlig gerechtfertigt. Unter anderm war auch die Frage,

ob kleine taktische Einheiten den großen Zielflächen der sehr großen Linienschiffe gegenüber nicht manche große Vorteile haben würden, noch nicht entschieden. Ebenso war man nach den Ergebnissen der Schießversuche gegen Panzerplatten auf den Schießplätzen durchaus berechtigt, der Mittelartillerie eine sehr wichtige Rolle neben der schweren Artillerie einzuräumen; das kann man bei den Linienschiffsbauten aller Seemächte sehen. Aber die überraschenden Erfolge der schweren Geschütze auf den sehr großen japanischen Linienschiffen haben mehr Klarheit in diese Fragen gebracht. Theoretische Erwägungen über die Fernwirkung der schweren Schiffsgeschütze und über die Notwendigkeit bessern Bodenschutzes gegen Seeminen und Torpedos haben die praktischen Erfahrungen noch wirksam unterstützt; deshalb ist der Zeitpunkt durchaus richtig gewählt, wo auch in der noch verhältnismäßig jungen deutschen Flotte die Größe der Kampfschiffe, also der Linienschiffe, der Panzerkreuzer und der Torpedoboote ungefähr der Größe dieser Schiffsarten in fremden Flotten angepaßt werden soll und werden muß.

Mit Rücksicht auf den Ernst der politischen Lage, der erst kürzlich in der Thronrede klar und allgemein verständlich betont worden ist, erscheint es wohl angezeigt, künftig durch geeignete Maßregeln zu verhüten, daß das Ausland alle wichtigen waffentechnischen Fortschritte, die in Deutschland gemacht werden, mit ausnutzen kann. Gerade weil unsre Schiffsgeschütze und Panzerplatten wahrscheinlich und hoffentlich die besten sind, die es überhaupt gibt, müßte verhindert werden, daß künftig solche deutsche Erzeugnisse an Ausländer, außer an zuverlässige Bundesgenossen, wie unsre österreichischen Stammesbrüder, geliefert werden könnten. Die Gewerbefreiheit könnte in diesem Punkte gewisse Einschränkungen zum besten der eignen Wehrkraft wohl vertragen. Welcher römische oder spartanische Staatsmann würde wohl die Ausfuhr von Waffen an Ausländer geduldet haben?

Die übrigen Forderungen der Marinevorlage gliedern sich den beiden vorher betrachteten folgerichtig an und beziehen sich hauptsächlich auf die notwendige Vermehrung des Marinepersonals. Besonders freudig begrüßt werden muß auch die Vermehrung der Torpedoboote: 24 Divisionen mit 144 Booten sollen hergestellt werden. Da die Boote bis jetzt nur etwa zwölf Jahre lang kriegsbrauchbar bleiben (die unvermeidbar leichte Bauart ist schneller Abnutzung unterworfen), ist es als notwendig erkannt worden, künftig jährlich zwei Torpedoboote divisionen mehr zu bauen. Da aber gerade diese Waffe in Deutschland zur höchsten Vollkommenheit ausgebildet ist, und da die Bauzeit für die Boote nur kurz ist, böte sich vielleicht ein Mittel zur schnellern Stärkung der deutschen Wehrkraft zur See, wenn in den nächsten Jahren so viel Boote gebaut würden, als die für diese Bauten eingerichteten deutschen Werften überhaupt zu bauen imstande wären. Denn man muß immer und immer wieder daran erinnern, wir sind im Ausbau unsrer Flotte um reichlich ein Jahrzehnt gegen die normale Entwicklung des Schiffsbestandes bei den andern Seemächten zurück; Deutschland hat leider viel wertvolle Zeit für seine Flottenentwicklung versäumt, es muß um so mehr mit allen Kräften daran arbeiten, so schnell wie möglich seine Seerüstung zu verstärken. Gerade unsre heimischen Gewässer bieten für schneidig

geführte Torpedobootsdivisionen auch gegenüber weit stärkeren Gegnern ausgezeichnete Gelegenheiten zu erfolgreichen Angriffen. Unsere großen Torpedoboote sind seefähig und selbständig genug, auch den europäischen Westmächten, wenn es sein müßte, vor deren eignen Küsten und Häfen recht unangenehme Überraschungen bereiten zu können. Wie seinerzeit die einzige Alabama auf dem Weltmeere, so könnten mehrere Duzend Torpedoboote in den nordeuropäischen Gewässern auch der feindlichen Handelschiffahrt ganz empfindlichen Schaden zufügen. In fremden Fachzeitschriften liest man gelegentlich bewundernde Äußerungen über die Ausbildung unsrer Torpedobootsdivisionen; es scheint fast, als scheue man sich schon jetzt vor ihnen wie 1870 vor unsern tapfern Manen, die auch überall Schrecken um sich zu verbreiten wußten. Knapp neun Millionen kostet eine Torpedodivision jetzt, also vier Divisionen oder vierundzwanzig Boote kosten noch etwas weniger als ein großes Linienschiff und können vielleicht schon etwa in einem Jahre kriegsfertig hergestellt werden. Deshalb könnte es wohl zweckmäßig sein, wenn der Reichstag gerade für diese deutsche Sonderwaffe die allzu bescheidenen Forderungen der Marinevorlage übertrumpfen würde und für die nächsten vier Jahre etwa den Bau von jährlich drei bis vier Torpedobootsdivisionen bewilligen wollte.

Noch in einem andern Punkte sollte ein um das Wohl des Vaterlandes besorgter Reichstag die Marineforderungen erhöhen: er sollte darauf dringen, daß das Seeminenwesen in der denkbar vollkommensten Weise mit Geldmitteln unterstützt wird. Nach den Erfahrungen im russisch-japanischen Kriege wird künftig die Streumine eine sehr wichtige Rolle im Seekriege spielen. Diese heimtückische, scheußliche Waffe ist gerade für den Seemächtigen, der mit einem großen Troß von Schiffen auf dem Seekriegsschauplatz, also vor den Häfen des zur See schwächern, erscheint, ein außerordentlich gefährliches Hindernis geworden. Wenig Gewässer der Erde sind bessere Minenfelder als die Nordsee. Einige schnelle Streuminendampfer lassen sich schnell schaffen und könnten gute Dienste leisten, besonders während der kritischen Zeit unsrer Flottenentwicklung, also solange die Schlachtflotte noch nicht die längst nötige Stärke erreicht hat. Außerdem kann es wertvoll sein, wenn das Ausland hört und sieht, daß der deutsche Seeminendienst mit „Wolldampf“ auf eine Höhe gebracht werden soll, die diese Nebenwaffe zu einem weit wichtigern Hilfsmittel im Küstenkriege machen würde als bisher. Wenn es gar gelänge, feindliche Küstengewässer mit Seeminen zu verseuchen, so könnte einem Feinde mit reger Handelschiffahrt ganz gewaltiger Schaden zugefügt werden. Im Kriege heiligt der Zweck gar viele Mittel; wenn also der freilich viel ritterlichere Kampf der Linienschiffe gegeneinander noch nicht zum Ziele führen sollte, dann darf der zur See schwächere sich nicht lange besinnen, ehe er zur Seemine greift: gerade zur See gilt das Sprüchlein: à corsaire — corsaire et demi! Es ist eben mit dem Seeminenwesen dieselbe Sache wie mit den Küstenbefestigungen: je stärker die Schlachtflotte ist, um so mehr kann ein Land diese Nebenwaffen entbehren; aber solange die Schlachtflotte schwach ist, behalten der Minendienst und die Küstenartillerie größeres Gewicht als Verteidigungsmittel. In einer englischen Fachzeitschrift war kürzlich zu lesen, daß die englischen Seehäfen überhaupt

nicht mehr durch Seeminen gesperrt werden sollen; das ist sehr begreiflich, die englische Flotte ist eben so übermächtig stark zur See, daß sie gar keine Angriffe auf ihre Häfen mehr zu erwarten hat. Bei uns ist das aber leider anders, deshalb erhöht die Verstärkung unsers Minendienstes die Verteidigungskraft unsrer Flotte.

Man darf überhaupt nicht vergessen, daß die technische Vervollkommnung der Kriegswaffen zu Wasser wie zu Lande tatsächlich sowohl die Neigung zur Kriegführung wie auch die Dauer der Kriege und die Kopfzahl der Kriegsoffer vermindert hat. Deshalb ist es sehr zweckmäßig, daß die Marinevorlage künftig auch mehr Mittel zum Bau von Unterseebooten fordert, trotzdem daß diese neueste Seekriegswaffe vorläufig immer noch nicht als kriegsbrauchbar anerkannt werden kann; durch die eignen Versuche mit Unterseebooten wird man auch am besten die Mittel und Wege finden können, fremde Unterseeboote erfolgreich zu bekämpfen. Und wenn es gar deutschen Technikern gelänge, ein kriegsbrauchbares Unterseeboot zu bauen, das als Streuminendampfer verwendbar wäre, mit dem man also die feindlichen Küstengewässer auf die heimtückischste und hinterlistigste Weise unbeobachtet mit Minen besäen und sperren könnte, dann allerdings könnte die Seemine auch dem Seemächtigsten so schädlich werden, daß Fultons seltsame Prophezeiung — daß von der Seemine die Freiheit des Meeres zu erwarten sei — ihrer Erfüllung um vieles näher käme als zu Lebzeiten des sonderbaren Schwärmers, der die ersten unterseeischen Minenboote baute, sie aber nirgends verwenden konnte, weil die allzu ritterlichen Admirale seiner Zeit nichts von diesem Teufelszeug wissen wollten. Die Zeiten ändern sich aber; heute wäre es Donquichotterie, wollte der zur See schwächere auf die denkbar niederträchtigste und teuflischste Verwendung solcher Waffe im gerechten Kampf ums Dasein verzichten! Man darf eben nicht vergessen, daß auch die mit giftigen Dämpfen gefüllten Granaten des Angreifers ihre Opfer in unmenschlicher Weise zerfleischen. Hohe Preise sollte der Reichstag aussetzen für Erfinder, die mit neuen technischen und chemischen Mitteln die Wehrfähigkeit Deutschlands gegen seine gefährlichsten Neider zu stärken vermöchten!

Bis dat, qui cito dat! Die Zeichen der Zeit sind ernst genug, daß es nicht erst noch phantastischer Schreckbilder bedarf, unserm lieben Michel die ewige Schläfrigkeit zu verschrecken. Solche Phantastereien, wie kürzlich eine unter dem Titel „1906 — von Seestern“ erschienen ist, sind verwerfliche Mittel, weil sie das Zutrauen zur eignen Kraft schwächen und den Übermut des Auslandes erst recht herausfordern. Es ist deshalb bezeichnend genug, daß solche nervöse Erzeugnisse jedesmal unter dem bequemen Deckmantel der Namenlosigkeit erscheinen, die noch dazu oft genug Kurzsichtige dazu verleitet, die Sachkunde des Verfassers zu überschätzen. Man soll den Teufel nicht an die Wand malen, das ist ein bewährtes deutsches Wort; es genügt vollständig, der Gefahr mit offenen Augen entgegenzusehen. Wo die Sachkunde des Binnenländers nicht ausreicht, soll der Fachmann ruhig und sachlich aufklären, aber keine Vogelscheuchen aufstellen. Da wird mir eine Lehre unvergeßlich bleiben, die uns jungen Seekadetten unser prächtiger Kommandant der „Leipzig,“ ein

echter, ruhiger Mecklenburger, gab. Es war im Golf von Kalifornien, wir segelten vor dem Winde, als beim Segelmanöver ein Matrose über Bord fiel. Der Golf wimmelte von Haien, und ein Seekadett konnte es in der Sorge um den Mann nicht unterlassen, den Kommandanten mit lauter Stimme auf die vielen Haie in der Nähe des Schiffes aufmerksam zu machen; da kam er aber schlecht an, der Kommandant schnauzte ihn gewaltig an: Seien Sie stille, und machen Sie mir die Pferde nicht scheu! Denn die Rettung des Mannes hing von der schärfsten Aufmerksamkeit aller auf die einzelnen Verrichtungen beim Segelmanöver ab. Der Mann wurde glücklich gerettet, aber die Haie waren schon dicht hinter ihm, als er ins Boot gehoben wurde. Hätte die Mannschaft nach den Haien geguckt, wäre das Beidrehen mit dem mächtigen Segelwerk sicherlich nicht so schnell und glatt vonstatten gegangen. — So ist's auch mit solchen mehr oder minder sinnlosen Zukunftsbildern politischer und kriegerischer Vorgänge, die die Engländer in die Mode gebracht haben, um ihre dickblütigern und denkfaulern Landsleute mit angelfächsischer Tattlosigkeit gruslig zu machen. Der denkende Deutsche steht aber auf höherer geistiger Stufe, auf ihn wirken solche Zerrbilder nur abstoßend. Eines schickt sich eben nicht für alle; mag die Absicht des ungenannten Verfassers noch so gut sein, seine Mittel sind verwerflich und nicht imstande, den Zweck zu heiligen.

Möge sich der Reichstag nur an Tatsachen, nicht aber an Phantome halten; die Tatsachen allein genügen vollständig, die Notwendigkeit der schnellsten Stärkung unsrer Wehrkraft zur See dem Deutschen jeder Partei zur ernstesten Pflicht zu machen. Es ist die allerhöchste Zeit, daß wir uns auch zur See so stark machen, daß auch der Stärkste nur mit Zagen uns anzufallen wagen darf!

Georg Wislicenus



Ländliche Volkshochschulen in Deutschland



it großer Aufmerksamkeit verfolgt man neuerdings in Deutschland den in einem fast gleichmäßigen, raschen Tempo fortschreitenden Aufschwung der dänischen Ausfuhr agrarischer Produkte. Er wird allgemein als ein überzeugender Beweis für den wachsenden Wohlstand der Bevölkerung und die große Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft des kleinen Königreichs angesehen. Der dänische Landwirtschaftsminister Ole Hansen erklärte kürzlich in einer Festrede bei der großen Kopenhagener landwirtschaftlichen Jubiläumsausstellung, daß man den Fortschritt der Landwirtschaft am sichersten erkenne, wenn man den gegenwärtigen Überschuß der Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte mit dem Überschuß der Ausfuhr vor fünfundzwanzig Jahren vergleiche. Im Jahre 1879 exportierte die dänische Landwirtschaft für 34 600 000 Kronen, dagegen im Jahre 1904 für 274 700 000 Kronen; der Wert der Ausfuhr war also in dieser kurzen Zeit fast um das Achtefache gestiegen. Dabei darf nicht übersehen