



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Frobenius, Walther: Deutschlands Handelsschiffahrt in Kriegszeiten

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

Das Übel ist heute so viel größer als früher, weil der Stoff der Zeitungslektüre außerordentlich gewachsen und das ganze Tempo des Lebens sich so sehr beschleunigt hat.

Selbst unser Schulwesen zeigt sich von dieser Tendenz zur reinen Konsumtion bedroht. An sich herrscht in ihm freilich ein Streben, die Schüler zur eigenen Arbeit anzuleiten. Es gilt in ihm überall als anerkannter Grundsatz, daß nur der Besitz wertvoll ist, der erarbeitet ist. Aber für seine Verwirklichung fehlt es auch hier vielfach an der erforderlichen Zeit. Die Fülle des Stoffes tritt ihm hindernd in den Weg, die man von den verschiedenen Seiten her immer noch um ein neues Fach vermehrt wissen möchte. Von dem Lehrer wird verlangt, daß er in bestimmter Zeit mit einem gewissen, nicht gering bemessenen Pensum fertig werde; er wird dadurch seinerseits dazu gedrängt, dem Schüler das Lernen leicht und bequem zu machen. Und was bedeuten die viel gerühmten Fortschritte in der Methode vielfach mehr als eine solche Erleichterung, die die Selbständigkeit des Schülers herabsetzt und ihm weniger Gelegenheit gibt, seine geistigen Kräfte zu entfalten und sie auszuarbeiten? Auch unsere Schulen zeigen so eine Tendenz geistige Speiseanstalten zu werden, in denen das Verfahren nach möglichst großer Nahrungszufuhr sich bis zur virtuosenhaften Vollendung entwickelt hat.

(Fortsetzung folgt)



Deutschlands Handelschiffahrt in Kriegszeiten

Von Kapitänleutnant Walther Frobenius-Wilhelmshaven



„Bereit sein ist alles!“ Dieser Satz wird wohl am häufigsten benutzt mit bezug auf die Wehrkräfte eines Landes, auf Heer, Flotte und neuerdings auch auf die Geldwirtschaft. Bei seiner Anführung denkt jeder Mensch unwillkürlich an das „Bereit sein“ für kriegsrische Ereignisse. Während nun aber die Allgemeinheit, dank unserer militärischen Erziehung dem Gedanken eines Krieges nicht fremd ist, kann man sich doch nicht verhehlen, daß die Idee des „Bereit seins“ längst nicht genügend ein Allgemeingut aller Berufsarten und aller Volksschichten ist. Ein jeder Wehrfähige ist sich bei uns klar, welche Pflichten er mit dem Ausspruch der Mobilmachung in seinen Eigenschaften als Heeres- oder Marineangehöriger zu erfüllen hat. Es sind sich aber wohl nicht viele darüber klar, daß sie auch in ihrem bürgerlichen Beruf „bereit sein“ müssen, daß sie auch den Krisen gegenüber, die im Wirtschaftsleben bei Kriegsausbruch eintreten werden,

Vorbereitungen treffen können, zum mindesten indem sie vorher Art und Tragweite dieser Schwierigkeiten zu ermessen versuchen. Eine künftige Gefahr, über deren Wesen man sich im voraus klar ist, hat die Hälfte ihrer Schrecknisse eingebüßt. Daß wir in Deutschland, trotz unserer militärischen Erziehung, diesen Standpunkt noch nicht genügend würdigen, zeigt das Gerede von einer finanziellen Krisis im Sommer 1912. Daß Frankreichs Wirtschaftsmarkt zurzeit stärker gelitten hatte als der unserige, ist jetzt nachgewiesen, aber ein daraus hervorgehender Einfluß auf die Volksstimmung ist nur bei uns zu verspüren gewesen.

Wir müssen uns darüber klar sein: Die Zeiten sind vorüber, da ein kriegerischer Konflikt lediglich mit den Waffen ausgefochten wurde und sein Ausgang lediglich von den Streitkräften und den Geldmitteln der Fürsten abhing. Heutzutage kämpft nicht nur das bare Geld der Regierung, sondern der Kredit des ganzen Volkes, des einzelnen Bürgers mit. Ein Kaufmann, der es versteht, seine durch den Krieg unterbrochenen geschäftlichen Verbindungen anderweitig wieder gewinnbringend anzuknüpfen und hierdurch den Kredit der heimischen Volkswirtschaft aufrecht zu erhalten, gewinnt hiermit für sein Volk eine Schlacht; eine Bank, die einem plötzlichen Ansturm auf ihre Barmittel erliegt, ist ein geschlagenes Heer. Schwierigkeiten werden sich bei Kriegsausbruch für jede Erwerbstätigkeit einstellen. Um ihrer Herr werden zu können, ist es nicht allein nötig, daß die zunächst mit dieser Geschäftstätigkeit betrauten Personen sich über die zu ergreifenden Maßnahmen im klaren sind, sondern auch alle mit ihnen in Berührung stehenden Berufsschichten müssen wissen, welche eine Gestaltung das betreffende Interessengebiet annehmen wird, so daß nicht unberechtigte Anforderungen und Erwartungen und, hiermit verknüpft, geschäftliche Beunruhigungen auftreten.

Es sei nun in diesen Zeilen desjenigen Zweiges unserer Volkswirtschaft gedacht, der in einem Seekriege von allen Berufen am meisten in Mitleidenschaft gezogen wird, der Handelschiffahrt.

Es würden Golen nach Athen getragen, wenn hier erörtert würde, welche weitgehenden Einfluß für das Deutsche Reich die Lahmlegung seiner überseeischen Schiffahrt haben würde. Wohl kaum ein Beruf würde ihre Folgen nicht auf das Schmerzlichste verspüren.

Wie hemmend der Seekrieg auf das gesamte Wirtschaftsleben wirkt, hat Europa bereits erleben müssen zuzeiten der Kontinental Sperre, die, beantwortet durch die englische Blockade, zu einer nahezu kompletten Erstötung des überseeischen Güterausstausches führte. Daß ähnliche Maßnahmen heutzutage bei der gänzlich veränderten Art unseres Erwerbslebens ganz unvergleichlich viel schwerwiegendere Folgen haben würden, braucht wohl kaum erwähnt zu werden.

Es kann nun nicht der Zweck dieses Aufsatzes sein, die unmittelbaren Folgen eines Seekrieges ändern zu wollen. Es kann nur versucht werden auf eine Schwächung der mittelbaren Gefahren hinzuwirken, indem kurz dem

Leser die voraussichtliche Gestaltung unserer Handelschiffahrt während eines Seekrieges dargestellt wird.

Für die Schädigung der gegnerischen Volkswirtschaft stehen nun einer Seemacht im Kriege folgende zwei Mittel zur Verfügung: Das Kaperrecht und die Blockade. Es können also im Gegensatz zum Landkriege, in dem das Privateigentum geschont wird, solange das Kaperrecht besteht, Handelschiffe feindlicher Flagge, sowie das auf ihnen zu verfrachtende Gut, soweit es der feindlichen Nation angehört, von Kreuzern genommen werden. Und weiter kann, wenn über einen Hafen eine rechtsgültige Blockade verhängt wird, diesem ein jeglicher Seeverkehr abgeschnitten werden.

Der Seekrieg birgt demnach hieraus folgend drei Gefahren: 1. Durch den Krieg kann der überseeische Import und Export in größerem oder geringerem Umfange verhindert werden. 2. Die bedeutenden Werte, welche in den Handelsschiffen und in zurzeit verfrachteten Gütern verkörpert sind, können vom Feinde genommen werden. 3. Jede Behinderung der Schiffahrt bringt für die Aktionäre hohe Kurs- und Zinsverluste.

Um die Wahrscheinlichkeit dieser Schädigungen zu beurteilen und die Mittel zu ihrer Verhütung bzw. Abschwächung zu erkennen, sind die Kriegsmöglichkeiten für zwei Fälle zu betrachten: I. der Krieg gegen einen übermächtigen, II. gegen einen schwächeren Gegner.*)

* * *

Der einzige, uns zur See in jeder Beziehung überlegene Gegner ist Großbritannien. Nicht genug damit, daß es uns an jedem Platz des Erdballs stärkere Streitkräfte gegenüberstellen kann als wir aufzubringen vermögen, vermag es, dank seiner Lage, den Eingang zu unseren Gewässern hermetisch zu verschließen. Rein geographisch ist ein ähnlicher Kriegsfall, wie der zu betrachtende bereits mehrmals durchkämpft worden, in den englisch-holländischen Kriegen des siebzehnten Jahrhunderts. Aber damals war die Lage für die Kontinentalmacht wesentlich günstiger, als sie heutzutage für uns sein würde. Damals war zum Schutze der Handelsflotte das Zusammenfassen in Konvoys allgemein üblich und wohl durchführbar. Jetzt würde ein Konvoy aus verschiedenen Gründen sich wohl nur schwer bilden lassen. Damals liefen zum Schutz des Konvoys bei seiner Annäherung an die heimischen Gewässer starke Flotten aus, die imstande waren, den Gegner im Schach zu halten und die ihm gerade bei solchen Gelegenheiten einige der blutigsten Schlachten jener Kriege lieferten. Heutzutage könnte die gesamte deutsche Kriegsmarine nicht in offener Schlacht die englische Übermacht hindern, die etwa in der Nähe befindlichen deutschen Handelschiffe zu nehmen. Und trotz jener noch verhältnismäßig günstigen Umstände wurde in jenen Kriegen der holländische Handel völlig lahmgelegt.

*) Wir verweisen auf den Artikel in Heft 3 der Grenzboten, der den Schutz der Nordseeküste behandelt.

Man kann also ohne weiteres annehmen, daß die überseeische Schiffahrt von deutschen Häfen aus gänzlich zur Unmöglichkeit werden würde.

Es soll damit nicht gesagt sein, daß nicht einige kühne Blockadebrecher dem Feinde ein Schnippchen schlagen könnten. Im Gegenteil. Blockadebrüche sind in allen Seekriegen und zu allen Zeiten an der Tagesordnung gewesen und sie werden sich auch heutzutage bewerkstelligen lassen, wo eine so enge Blockade, wie sie beispielsweise in den englischen Kriegen gegen die erste französische Republik und das Kaisertum möglich war, wegen der Entwicklung der Torpedowaffe nicht mehr durchführbar ist. Was machen aber, sagen wir, täglich zwei durchbrechende Dampfer aus, gegenüber den Gütermengen, die im Frieden von unseren Hafencities aus zu befördern sind!

Die Schiffahrt von unseren eigenen Häfen aus muß also als gänzlich undurchführbar betrachtet werden.

Man trifft nun häufig auf die Anschauung, daß diese Behinderung des Güterausstausches auf dem Wege über deutsche Seehäfen zwar bedauerlich und verlustbringend sei, daß aber dieser selbst dadurch nicht abgesperrt werden, sondern auch mit Leichtigkeit über fremde Häfen geleitet werden könne. Es werden dann holländische, belgische, österreichische und russische Plätze hierfür namhaft gemacht.

Dieser Gedanke ist gut, doch stehen seiner Durchführung große Schwierigkeiten entgegen. Die gewinnbringende Verwendbarkeit ausländischer Rohstoffe für unsere heimische Industrie und die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Waren auf dem Weltmarkt steht und fällt mit der Billigkeit ihrer Verfrachtung. Es ist aber anzunehmen, daß der Transport sich ohne weiteres verteuert, wenn er neue Wege über fremde Häfen einschlägt. Ferner ist fraglich, ob er sich überhaupt bewerkstelligen ließe. Die Verfrachtung nach belgischen oder holländischen Häfen würde wohl auf große Hindernisse stoßen, da voraussichtlich die Bahnen nach unserer Westgrenze durch Armeetransporte ohnehin bis zur äußersten Höhe ihrer Leistungsfähigkeit belastet wären. Die seinerzeit vorgeschlagene Durchführung des preussischen Mittellandkanals hätte in seiner ursprünglichen Ausdehnung hierfür ein günstiges Auskunftsmittel gegeben. Ferner ist fraglich, ob für die Verladung der endlich in jenen neutralen Plätzen angelangten Warenmengen die Hafeneinrichtungen genügen würden. Auch scheint es nicht sicher zu sein, ob nach Ausfall der gesamten deutschen Handelsflotte die Schiffahrt neutraler Nationen den ihr so zufallenden Güterverkehr bewältigen könnte. Wahrscheinlich ist, daß beides nicht im entferntesten dem Warenandrang entsprechen würde. Schließlich ist eine wichtige Frage, ob die uns zunächst liegenden Häfen fremder Staaten überhaupt neutral sein würden. Sollten diese Staaten tatsächlich nicht von Anfang an in den Krieg mit hineingezogen werden, so ist doch wahrscheinlich, daß England sich nicht scheuen würde, auch neutralen Staaten gegenüber zu jedem Mittel zu greifen, um dem deutschen Handel auch diese Wege zu sperren.

Man kann also ohne Übertreibung damit rechnen, daß der deutsche Übersee-handel, soweit er im Export und Import des Deutschen Reiches selbst besteht, mit Beginn eines deutsch-englischen Krieges erdroffelt werden wird. Anders verhält es sich mit einem anderen Gebiet der Überseeinteressen. Zahlreiche deutsche Firmen befinden sich im Auslande und befassen sich in hohem Maße mit dem Vertrieb fremder Landesprodukte. Dieser Handel bietet nun ebensogute Erwerbsmöglichkeiten wie der auf heimischen Boden und heimische Bedürfnisse gestützte. Er kann aber unter keinem Vorwand durch die kriegsführenden Mächte angegriffen werden, solange er sich in streng neutralen Bahnen bewegt. Er bietet zwar der deutschen Industrie keinen Vorteil, wohl aber den Handelshäusern eine, wenn auch nicht allzukräftige Stütze. Der Ausbau dieses Handelszweiges erscheint daher im nationalen Interesse durchaus wünschenswert.

Schließlich ist noch der Küstenschiffahrt zu gedenken. Wenn sie auch stets gefährdet sein wird, ist es doch nicht wahrscheinlich, daß der Gegner sie lahmlegen kann, solange er sich nicht zum Herrn unserer Küstenplätze gemacht hat. Und zwar dürfte in das Gebiet dieses Schiffahrtszweiges die ganze Ostsee eingeschlossen werden. Es ist kaum anzunehmen, daß feindliche Streitkräfte allzuhäufig in diesen engen Gewässern auftreten werden, da sie zu hohen Gefahren seitens der deutschen Torpedowaffe ausgesetzt sind.

Die weitere Gefahr des Seekrieges liegt in dem Raperrecht der feindlichen Kriegsschiffe. Im großen und ganzen genommen ist mit Ausbruch des Krieges das Schiff einer kriegsführenden Macht sowie seine Ladung, soweit sie der gleichen Nation gehört, der Wegnahme durch den Gegner ausgesetzt. Während nun die Waren durch neutrale Flagge gedeckt werden können, d. h. auf Schiffen neutraler Flagge vor Beschlagnahme gesichert sind, soweit sie nicht als Konterbande betrachtet werden können, oder das Schiff beim Versuch des Blockadebruchs angehalten wird, ist dieses bei dem Schiff selbst nur in beschränkter Weise der Fall. Es ist nicht, wie häufig angenommen wird, möglich, dem Schiff bei Kriegsausbruch durch Verkauf an eine Firma neutraler Nation den Schutz der neutralen Flagge ohne weiteres zu sichern. In der Londoner Seekriegsrechtskonferenz sind in Artikel 55 und 56 der Deklaration verschiedene Regeln aufgestellt, die dem Flaggenwechsel Rechtsgültigkeit geben, sofern er bona fide geschehen ist, d. h. wenn er nicht in der Absicht vor sich gegangen ist, das Schiff den Kriegsgefahren zu entziehen. Die Voraussetzungen für die Zulässigkeit des Flaggenwechsels sind entsprechend dem Zeitpunkt seiner Ausführung verschieden. Diese im einzelnen zu erörtern, würde zu weit führen. Es genügt, festzustellen, daß dieses Mittel nur eine sehr beschränkte Rechtsgültigkeit hat, die bei strenger Handhabung der Regeln seitens der kriegsführenden nur in den seltensten Fällen eintreten wird. Also die Handelsschiffe deutscher Flagge können in See nicht durch gesetzliche Bestimmungen gegen feindliche Kreuzer geschützt werden.

Demgegenüber käme der Schutz der Handelsschiffe durch unsere Kriegsmarine in Frage. Die Friedensverteilung unserer sowie der fremden Kriegsflootten ist im großen und ganzen der Öffentlichkeit bekannt. Man weiß, daß das Gros unserer sowie der in Betracht kommenden feindlichen Streitkräfte in den heimischen Gewässern stationiert ist und daß im Ausland dauernd Kreuzer einzeln oder in Verbänden in Dienst gehalten werden. Das zahlenmäßige Verhältnis ist nun überall derart, daß auf englischer Seite eine bedeutende Übermacht besteht, so daß ein Erfolg unserer Schiffe bei Berücksichtigung dieser Stärkeverhältnisse nicht zu erwarten ist. Sollte es etwa in der Absicht unserer Kriegsführung liegen, bei Ausbruch des Krieges diese Auslandskreuzer von der Heimat aus zu verstärken, so kann man sicher damit rechnen, daß auch der Gegner nicht zögern würde, seine Übermacht durch Nachsendung von Schiffen binnen kürzester Zeit wieder herzustellen. Also auch der Schutz durch unsere Kriegsmarine wird für den Überseehandel nur wenig ins Gewicht fallen.

Der Reeder sieht also auf See seinen wertvollen Schiffspark schutzlos den feindlichen Kreuzern preisgegeben. Es bleibt ihm nichts übrig, als die Schifffahrt einzustellen und seine Schiffe in dem Schutz sicherer Häfen zurückzuhalten. Doch auch in der Wahl der Häfen, in denen er seine Schiffe auflegt, muß er vorsichtig sein. Am ungünstigsten sind jedenfalls unbefestigte Plätze an der deutschen Küste und in deutschen Kolonien, da die Schiffe dort der Wegnahme ebenso ausgesetzt sind, wie auf See. Einen höheren Grad von Sicherheit findet er in unseren befestigten Häfen; aber auch hier können sich selbstverständlich im Laufe der kriegerischen Handlungen bedeutende Gefahren einstellen. Jedenfalls hat die Unterbringung in diesen Häfen für die Gesamtheit den Vorteil, daß die Vorräte und Schiffskörper selbst den Zwecken der Kriegsmarine eventuell zugute kommen können. Falls die Neutralität einer fremden Großmacht sichergestellt ist, werden deren Häfen jedenfalls den besten Schutz gegen Fortnahme durch fremde Kreuzer bieten. In der Praxis wird sich wohl für jedes Handelsschiff die Notwendigkeit herausstellen, mit größter Beschleunigung den nächsten Hafen des deutschen Reiches, soweit er befestigt ist, oder einer neutralen Macht aufzusuchen. Auf jeden Fall würde bei einem Kriege gegen England eine Fortführung der Schifffahrt den sicheren Verlust der betreffenden Schiffe nach sich ziehen. Nur schnelligste Einstellung der Schifffahrt kann dem Verlust von Schiff und Ladung vorbeugen.

Es ist klar, daß jede gewinnbringende Tätigkeit der Reedereien hiermit ein Ende findet. Es kann sich nur darum handeln, die eintretenden Verluste möglichst niedrig zu halten. Jedoch stellen sich durch das Auflegen der Schiffe glücklicherweise auch Umstände ein, die in dieser Richtung günstig wirken. Das Personal wird zum großen Teil für die Landesverteidigung in Anspruch genommen, so daß Löhne nur noch in geringem Umfange zu zahlen sein werden. Die Beschaffung von Betriebsmaterialien, für die Schiffe, wie Kohlen, Proviant usw. wird sich in sehr engen Grenzen halten. Schließlich wird ein Teil der Schiffe

wahrscheinlich von der Landesverteidigung zu kriegerischen Zwecken angekauft werden, so daß ein Teil brachliegenden Kapitals flüssig werden wird. Immerhin wird es nicht ausbleiben, daß eine Verzinsung der gewaltigen, in der Schiffahrt angelegten Gelder unmöglich wird.

Aus diesen Erörterungen ist zu ersehen, daß ein Krieg gegen England für die deutsche Handelsflotte und damit für die deutsche Industrie gar harte Zeiten bringen würde. Gewinn wird dabei nicht zu erwarten sein, sondern nur Verlust. Und nur darauf kann sich in diesem Fall die Vorbereitung erstrecken, wie diese Verluste möglichst niedrig zu halten sind. Wenn sich hierüber alle beteiligten Kreise im Klaren sind, dann wird das Unglück auch nicht allzuschwer zu ertragen sein.

* * *

Anders liegen die Verhältnisse in allen sonstigen Kriegsfällen. Legen wir auch diesem Abschnitt den Konflikt zugrunde, der für uns am schwierigsten ist, den Krieg mit Frankreich, selbst wenn er, was so gut wie ausgeschlossen erscheint, ohne Englands Mitwirkung als unser Gegner geführt werden sollte. Auch dieses Land ist für uns sehr ungünstig gelegen, da es unsere Schiffahrtswege, soweit sie durch den Armeekanal führen, flankiert und weiterhin sehr vorteilhafte Stützpunkte im Mittelmeer besitzt, von denen aus unser dieses Gewässer passierender Verkehr stark gestört werden kann. Frankreich verfügt ferner über zahlreiche, für den Kreuzerrieg gut geeignete Streitkräfte, aber nur über eine verhältnismäßig schwache Linienchiffslotte.

Hieraus folgt, daß es uns gegenüber auf die Maßregel der Blockade verzichten muß, da ihm das hierzu nötige Mittel, die überlegene Schlachtflotte fehlt. Es würde voraussichtlich den Handelskrieg mit seinen Kreuzern hauptsächlich im Kanal und im Mittelmeer betreiben. Demgegenüber aber könnten wahrscheinlich wir die Maßregel mit Vorteil ergreifen, die England in seinen früheren Kriegen mit gutem Erfolg angewendet hat: Aufsuchen der Linienchiffgeschwader zwecks eines entscheidenden Kampfes oder ihre Blockierung in ihren Häfen. Die feindlichen Panzerkreuzer wären ebenfalls, soweit unsere Streitkräfte noch ausreichen, durch Blockade festzulegen. Unsere Armee hätte, siegreiches Vordringen vorausgesetzt, darauf Rücksicht zu nehmen, daß sie allmählich die Küstenplätze und Kriegshäfen in ihre Gewalt bekäme, so daß unsere, daselbst für die Blockade benutzten Fahrzeuge für die Absperrung der bisher aus Mangel an Streitkräften unberücksichtigt gebliebenen Häfen frei würden. Da die sämtlichen französischen Kreuzer verhältnismäßig alt sind, würden sie, wenn einmal zum Kampfe gestellt, auch nicht allzuschwer zur Strecke zu bringen sein.

Bis auf diese Weise der Armeekanal von feindlichen Kreuzern gesäubert wäre, könnte unser Handel den zwar weiteren, aber weniger bedrohten Weg nördlich um Schottland herum benutzen; und so lange die Gefährzone im Mittelmeer nicht beseitigt ist, nach dem Stillen und Indischen Ozean den Weg

um das Kap der Guten Hoffnung einschlagen, der ebenfalls weiter ist als die Friedensroute durch den Suezkanal, aber neben der größeren Sicherheit noch den, allerdings nicht allzuschwer ins Gewicht fallenden, Vorteil der ersparten Kanalgebühren hat.

Da auf den ausländischen Stationen unsere Kreuzerverbände den französischen überlegen sind, ist zu hoffen, daß auch dort wir uns bald zu Herren der Situation würden machen können.

Es wäre also allgemein zu erwarten, daß unsere Kriegsmarine einen weitgehenden Schutz auszuüben imstande ist. Es muß aber doch darauf hingewiesen werden, daß er erst allmählich voll in Kraft treten kann, nämlich vornehmlich erst dann, wenn die feindliche Schlachtflotte vernichtet ist. Auf dieses Ziel muß zunächst alle Aufmerksamkeit und alle verfügbaren Mittel verwendet werden, und der Handelschutz demgegenüber in den Hintergrund treten. Denn die Überlegenheit unserer Kriegsflotte über die französische ist noch keine so bedeutende, daß wir durch zu weitgehende Abgabe von Streitkräften für den zweiten Zweck nicht die Durchführung des ersten in Frage stellen würden. Bei Beginn des Krieges sind also Verluste für die Reedereien durch Wegnahme von Schiffen zu erwarten. Es ist Sache der Öffentlichkeit, diese Tatsache als unvermeidlich anzusehen und die nötige Kaltblütigkeit zu bewahren.

Ähnlich gestalten sich die Verhältnisse menschlichem Ermessen nach auch in den anderen Kriegsfällen. Schwere Verluste werden immer eintreten; irgendwelche Gebiete stehen jedem Gegner zur Verfügung, wo er dank seiner geographischen Lage der Meister ist. Beispielsweise würde Japan zunächst unseren Ostasienhandel, die Vereinigten Staaten ebenfalls diesen und unsere amerikanischen Interessen schwer schädigen können. Der Krieg ist nun einmal, vom Geldstandpunkt aus betrachtet, als nationales Unglück zu erachten und pekuniäre Vorteile werden sich erst dann einstellen, wenn es gelungen ist, den Gegner zur See völlig niederzuwerfen. Dann kann allerdings die Jagd auf seine Handelsschiffe zu einer ergiebigen Geldquelle werden, aus der besonders Frankreich und England in früheren Zeiten reichlich zu schöpfen gewußt haben.

