



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Franke, E.: Zehn Jahre deutscher Flottenentwicklung

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

Paragraphen 175 gibt, überhaupt nicht vorkommt. Da man aber dort nach wie vor an das alberne Märchen vom deutschen Absolutismus und vom Despotismus des Kaisers glaubt, so galt der Ankläger Harden dort auch als einer der seltenen Vertreter des Männerstolzes vor Königsthronen, womöglich als der einzige Mann in diesem tiefgesunkenen Deutschland. Kurz, Leichtfertigkeit, Anmaßung, Freude am moralischen Schmutz, Blamage vor dem Auslande, das sind die Dinge, die diese Prozesse zutage gefördert haben. Die deutsche Justiz hat ohne Furcht vor der ganzen gefährlichen Gruppe, die in Harden ihr Haupt verehrte, die Wahrheit an den Tag gebracht. Im Vergleich zu den hohen Strafen, die oft wegen weniger unheilvoller Vergehen verhängt werden, ist die Gefängnisstrafe von vier Monaten noch sehr maßvoll; denn die Schädigungen, die der Kredit und das Ansehen Deutschlands durch Harden und seinen Prozeß erfahren haben, sind unabsehbar. *



Zehn Jahre deutscher Flottenentwicklung

Von Prof. Dr. E. Franke in Berlin



Im den richtigen Maßstab für eine zutreffende Beurteilung des gegenwärtigen Standes der Flottenangelegenheiten zu gewinnen, muß man zurückblicken auf den Anfang und Fortgang ihrer Entwicklung, die ihre Grundlage in dem ersten Flottengesetz vom 10. April 1898 hat. „Wir alle erinnern uns wohl der Jahre, in denen hier im Reichstag der Streit um jedes einzelne Schiff, regelmäßig mit einer namentlichen Abstimmung endend, sich abgespielt hat. Seit dem ersten Flottengesetz ist die organische Grundlage gegeben.“ Diese Worte aus der Rede des Abgeordneten Bassermann vom 28. November 1907 sind genau zehn Jahre nach dem Erscheinen des denkwürdigen Extrablattes des Reichsanzeigers gesprochen worden, das am Abend des 27. November 1897 die Flottenpläne der Regierung zuerst in amtlicher Darstellung bekannt gab. Wenige Tage darauf erklärte der Kaiser in der Thronrede: „Die Entwicklung unsrer Kriegsflotte entspricht nicht den Aufgaben, welche Deutschland an seine Wehrkraft zur See zu stellen gezwungen ist . . . Wenngleich es nicht unsre Aufgabe sein kann, den Seemächten ersten Ranges gleichzukommen, so muß Deutschland sich doch in den Stand gesetzt sehen, auch durch seine Rüstung zur See sein Ansehen unter den Völkern der Erde zu behaupten. Hierzu ist eine Verstärkung der heimischen Schlachtflotte und eine Vermehrung der für den Auslandsdienst im Frieden bestimmten Schiffe erforderlich. Um für diese dringenden und nicht länger hinauszuschiebenden Maßnahmen einen festen Boden zu gewinnen, erachten die verbündeten Regierungen

es für geboten, die Stärke der Marine und den Zeitraum, in welchem diese Stärke erreicht werden soll, gesetzlich festzulegen.“

Das Gesetz normierte als Schiffsbestand, abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten, ein Doppelgeschwader von je 8 Linien Schiffen mit einem Flottenflaggschiff, 2 Divisionen von je 4 Küstenpanzerschiffen, 6 große und 16 kleine Kreuzer als Aufklärungsschiffe für die heimische Schlachtflotte, 3 große und 10 kleine Kreuzer für den Auslandsdienst. Zu dieser verwendungsbereiten Flotte sollten als Materialreserve 2 Linien Schiffe, 3 große und 4 kleine Kreuzer treten. Von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Bau befindlichen Schiffen kamen auf diesen Sollbestand in Anrechnung als Linien Schiffe 12, als Küstenpanzer 8, als große Kreuzer 10, als kleine Kreuzer 23. Mit andern Worten: vermehrt wurde die Flotte um 7 Linien Schiffe, 2 große und 7 kleine Kreuzer.

Unsre Zeit lebt rasch und vergißt leicht. Nur schwer vermögen wir uns ins Gedächtnis zurückzurufen, welche Stürme der Erregung und des Widerstandes dieses erste Flottengesetz hervorgerufen hat, welche gewaltigen Anstrengungen im Reichstag und im Volke nötig waren, es durchzusetzen. Die Opposition wandte sich mit der stärksten Hartnäckigkeit gegen die Vermehrung der Flotte an sich, als unnötig, ja bedenklich gegen die finanzielle Belastung, die unerträglich sei, gegen die gesetzliche Festlegung des Sollbestandes als unkonstitutionell und das Budgetrecht des Reichstags beeinträchtigend. Es bedurfte fast vier Monate heißer parlamentarischer Kämpfe, in denen die Regierung und die flottenfreundlichen Parteien alle Kräfte aufwandten, bis am 24. März 1898 der grundlegende Paragraph 1 der Vorlage mit 212 gegen 139 Stimmen angenommen wurde. Die Entscheidung lag beim Zentrum, dieses stimmte mit Ja, nachdem sich sein Führer Abgeordneter Dr. Lieber mit seiner ganzen Autorität eingesetzt hatte. Dieses nationale Verdienst des kurze Zeit danach verstorbenen Mannes hat Staatssekretär Admiral von Tirpitz in seiner Reichstagsrede vom 29. November 1907 in das Gedächtnis der Mitwelt zurückgerufen. Und er hat Recht damit getan: keine Veränderung der politischen Konstellation kann jene patriotische Tat der Zentrumspartei aus der Welt schaffen oder auch nur ihre Bedeutung vermindern.

Damals empfanden alle Vaterlandsfreunde, die in einer starken Seemacht eine Notwendigkeit für Deutschlands Ansehen, Größe und Sicherheit sahen, in gleicher Weise. Wer diese Zeiten — und sei es auch nur mit der Feder am Schreibtisch — handelnd miterlebt hat, denkt freudig zurück an das Walten eines starken patriotischen Geistes, der unser Volk ergriff und auf große Ziele lenkte. Was der Kaiser am 6. Mai 1898 dem Reichstag zum Abschied sagte, war der Nation aus dem Herzen gesprochen: „Mit hoher Befriedigung erfüllt es mich, daß ich unter Ihrer patriotischen Mitwirkung erreichen konnte, unsre Flotte auf eine feste und dauernde Grundlage zu stellen. Indem der Reichstag

die Bedeutung des Flottengesetzes für unsere wirtschaftliche Entwicklung und für die Stärkung unserer maritimen Wehrkraft anerkannte, hat er die Hand zu einem Werke geboten, welches die dankbare Würdigung kommender Geschlechter finden wird.“

Heute mag es manche geben, die angesichts der sehr bescheidenen Forderungen des ersten Flottengesetzes diesen Dank für überschwenglich halten. Er war es damals nicht, und er ist es heute auch nicht. Denn die Bedeutung des Ereignisses, das so stark wirkte, lag zunächst nicht in der Erhöhung der Schiffszahl und der Gefechtskraft der Flotte, sondern in der gesetzlichen Sicherung. Die Kriegsmarine war aus dem Jahrzehnte dauernden Stadium der Denkschriften und Pläne, die meist nur nach Erwägungen der parteitaktischen und finanziellen Lage Zufallswirklichkeiten geworden waren, jetzt in den festen Stand einer gesetzlichen Institution übergeführt und damit den andern großen, fundamentalen Einrichtungen von Reich und Staat ebenbürtig an die Seite gestellt worden. Ihr Sollbestand war gesetzlich festgelegt und durch die Bestimmungen über den Ersatzbau dauernd gesichert. Zugleich war das Linienschiff als Kern der Schlachtflotte hingestellt, die Geschwadereinheit in das Gesetz hineingebracht, die Indiensthaltungen bestimmt. Alles dies, ohne dem Budgetrecht des Reichstags etwas abzubrechen. Die deutsche Kriegsflotte war fortan dem Hader der Parteien und den Zufälligkeiten parlamentarischer Mehrheiten entrückt.

Dies hat sich bei den folgenden Marinevorlagen erwiesen. Die Etatsdebatten, in denen früher mit Erbitterung um jedes neue Schiff gestritten worden war, verliefen glatt und sachlich im Rahmen des Gesetzes, und die Festigkeit des Fundaments hinderte nicht im geringsten seine Erweiterung und Verstärkung. Das zweite Flottengesetz vom 14. Juni 1900 brachte eine Verdoppelung der Schlachtflotte, die aus 2 Flottenflaggschiffen, 4 Geschwadern zu je 8 Linienschiffen, 8 großen und 24 kleinen Kreuzern bestehen soll. Ihm folgte das dritte Flottengesetz vom Jahre 1906, das mit seiner Erhöhung des gesetzlichen Schiffbestandes um 6 große Kreuzer, der Größensteigerung der Schiffe und der Vermehrung der Torpedoboote ein Wachsen der Leistungsfähigkeit der Marine gegenüber dem zweiten Flottengesetz um 35 vom Hundert gebracht hat. Hieran schließt sich endlich das jetzige vierte Gesetz, das am 18. November 1907 dem Reichstag zugegangen ist. Die Novelle fordert bekanntlich eine Herabsetzung der Ersatzfrist für Linienschiffe von 25 auf 20 Jahre und eine Beschleunigung des Bautempos. „Durch ihre Annahme — sagt das Januarheft der Marine-Rundschau (S. 91) — würde Deutschland bis zum Jahre 1914 in den Besitz eines Doppelgeschwaders von zusammen 16 Linienschiffen des sogenannten »Dreadnought«-Typs kommen. Die Erhöhung des Geldbedarfs durch die Vorlage entspricht ungefähr der durch die Vorlage 1906, welche die Leistungsfähigkeit der Marine um etwa 35 Prozent gegen früher zu steigern bestimmt war.“

Gerade an dieser Entwicklung zeigt sich die ungeheure Bedeutung der gesetzlichen Fundamentierung unsrer Flotte. Denn wenn auch noch die Novelle von 1900 zu parlamentarischen Kämpfen Anlaß gab, so beschränkten sich diese doch mehr auf den Umfang der Forderungen an Schiffszahl und Geldbedarf als auf die prinzipielle gesetzliche Festlegung, die nur noch von den Sozialdemokraten und einem Teil der Freisinnigen bekämpft wurde. Diese verharren in ihrer Ablehnung auch noch bei der Novelle von 1906, während nach den offiziellen Erklärungen der vereinigten Freisinnigen im Reichstag zur Novelle von 1907 deren Zustimmung diesmal zu erwarten ist. Vereinzelt Äußerungen in der freisinnigen Presse gegen die gesetzliche Festlegung des Sollbestandes und des Ersatzbaus weichen hoffentlich bald und dauernd einer bessern Einsicht. Wie die Konservativen, die Reichspartei, die Nationalliberalen steht auch das Zentrum nach wie vor auf dem Boden der gesetzlichen Fundamentierung und Weiterentwicklung der Kriegsflotte. Die Überzeugung von der Notwendigkeit einer starken Seemacht ist heute Gemeingut der Nation geworden, dies findet seinen Ausdruck in der Zustimmung aller bürgerlichen Parteien im Reichstag.

Diese hochehrwürdige Tatsache als Ergebnis einer zehnjährigen Entwicklung ist verschiedenen Gründen zu danken. Allem voran steht die unermüdliche, wegweisende Tätigkeit Kaiser Wilhelms des Zweiten, der für die Seewehr die Bahn gebrochen hat wie sein erlauchter Großvater für die Armee. Er hat in Admiral von Tirpitz den Mann an die Spitze des Marineamts gestellt, der von Anfang an, nun seit mehr als zehn Jahren, klar und fest die Wege zum Ziel abgesteckt hat. Sein historisches Verdienst ist die gesetzliche Festlegung des Flottenbestandes mit allen ihren heilsamen Folgen. Seine Amtsführung hat den Reichstag zum entschloßnen, opferwilligen Freunde der Marine gemacht, und die Bewilligungen für die Flotte in den letzten zehn Jahren bilden ein Ehrenblatt in der deutschen Parlamentsgeschichte. Daß dies aber geschehen konnte, ist auch der Mitwirkung zahlreicher begeisterter Flottenfreunde im Reiche, ihrer Organisation und Agitation zu danken. Als 1897 die erste Flottenvorlage kam, da stellten sich in großer Zahl Männer aus der Elite der Nation mit voller Hingebung in den Dienst der Sache: Gelehrte, alte Offiziere, Kaufleute, Industrielle, Beamte, Geistliche, Lehrer reichten sich die Hände, um durch Wort und Schrift Aufklärung in die Massen zu tragen und Begeisterung zu wecken, die ihren hellen Schein dann in den Reichstag warf. Kurz vor dem zweiten Flottengesetz wuchs aus zwei Wurzeln der Baum des Flottenvereins auf, der seine Zweige bald über ganz Deutschland breiten sollte. Seine Verdienste um den Flottengedanken sind gar nicht hoch genug einzuschätzen. Wie er die Massen angefeuert und begeistert hat, wirkt er auch mittelbar auf den Bestand der flottenfreundlichen Mehrheit des Reichstags.

Gerade weil sich neuerdings im Flottenverein eine Tendenz offenbart, die Entwicklung der Marine über das Maß der amtlichen Pläne hinaus zu treiben

und der verantwortlichen Leitung Laubeit, dem Reichstag Knauferei vorzuwerfen, fordert es die Gerechtigkeit, die unvergänglichen Verdienste des Flottenvereins rückhaltlos anzuerkennen. Sie dürfen ihn freilich nicht vor Kritik und Abwehr schützen, wie seine Wortführer wahrlich auch nicht zaghaft in scharfen Vorwürfen gegen Maßnahmen sind, die ihnen unzulänglich oder verkehrt scheinen. Niemand hat das Recht, ihnen dabei den guten Glauben und die ehrliche Überzeugung abzuspochen: sie handeln, wie ihr patriotisches Gewissen sie treibt. Aber dasselbe Recht machen auch die geltend, die eine anders geartete Meinung aussprechen.

Es ist ein seltsamer, auf die Dauer unhaltbarer Zustand, daß zwischen den berufnen amtlichen Stellen, die pflichtgemäß die höchste Leistungsfähigkeit unsrer Flotte erstreben müssen, und den eifrigsten Flottenfreunden, die mit Leib und Seele der Sache dienen wollen, ein Zwiespalt eingerissen ist, der die Marineverwaltung und den Reichstag zwingt, vor blindem Übereifer zu warnen, der aber zugleich manche Führer des Flottenvereins verleitet, in leidenschaftlichen Angriffen das Ansehen der Marinebehörden und des Reichstags herabzuwürdigen und das Vertrauen des Volks auf unsre Flotte zu schmälern. Schon seit einigen Jahren häufen sich die Vorwürfe: Unsrre Flotte ist viel zu klein, mindestens ein drittes Doppelgeschwader, lieber noch ein viertes — das heißt also mit Flagggeschiffen und Materialreserve 57 oder 76 Linienfahrer mit den entsprechenden Aufklärungsfahrer — ist nötig. Ganz unzulänglich ist die Zahl und Größe unsrer Auslandsfahrer. Es wird viel zu langsam gebaut, mehr Linienfahrer — bisher 3, künftig 4 — auf Stapel gelegt und diese rascher vollendet. Was bisher an Neubauten geliefert worden ist, hat kaum einen Wert, und die alten Fahrer, die noch mitgeschleppt werden, sind „schwimmende Särge“. Die deutsche Flotte sinkt von Jahr zu Jahr im Vergleich zu andern Marinen tiefer herab; jetzt steht sie an vierter, bald an fünfter Stelle, sie muß aber zum mindesten an dritter Stelle stehen, besser noch nur von England überragt sein. Das sind so die sachlichen Angriffe, die dann reichlich mit persönlichen Ausfällen gegen die Laubeit und Verdroffenheit der zuständigen amtlichen Behörden und des Reichstags verbrämt werden.

Ungewollt haben derartige Treibereien freilich auch eine gute Wirkung. Es ist noch frisch in der Erinnerung, welche Besorgnisse und Verdächtigungen die ersten Anläufe, unsre Kriegsflotte zu einem wirksamen Instrument der nationalen Macht, im Sinne unsrer Verteidigung, zu gestalten, im Auslande, namentlich in England, aber auch bei Frankreich und den Vereinigten Staaten geweckt haben. Ist diese Mißgunst, sind diese Besorgnisse geschwunden oder doch gemildert, so hat neben der loyalen Friedenspolitik Deutschlands auch die ruhige, maßvolle Entwicklung unsrer Marine daran ein Verdienst, und diese wäre niemals so ins helle Licht gesetzt worden als durch den Gegensatz zu den Forderungen des Flottenvereins. Aber was will das besagen gegen die Verwirrung der Be-

griffe, die Erschütterung des Vertrauens und die nationalen Zwistigkeiten, die sich neuerdings als — gewiß ungewollte — tatsächlich höchst schädliche Folgeerscheinungen eines fanatischen Draufgängertums in Flottenfragen bemerkbar machen. Auch in den Reichstag schlugen diese Wogen wenigstens mit einigen Spritzern hinein.

In der Rede, womit er die Flottengesetznovelle einführte, wies Staatssekretär von Tirpitz auf zwei Tatsachen hin: Infolge der Entwicklung der Technik besitzen wir eine Anzahl veralteter Schiffe. Und durch die Berechnung der Ersatzfristen für die Schiffe, wie sie jetzt festgesetzt ist, geraten wir auf die Dauer ins Hintertreffen. Nun gibt es zwei Möglichkeiten, hier Abhilfe zu schaffen. Das eine Verfahren vertritt der Flottenverein: er verdammt es, den Ersatz von einer bestimmten Lebensdauer des Schiffes abhängig zu machen; er will jedesmal sofort, wenn ein Schiff den jetzigen Anschauungen und Forderungen nicht entspricht, ein neues bauen. Der Staatssekretär nannte dies Verfahren ein ideales und radikales; nur schade, daß es unermessliche Summen koste und auch noch andre Nachteile habe, die er nicht erörtern könne. Nach unsrer Meinung würde uns dieses System bald wieder in jene Zeit zurückwerfen, wo nach den eingangs angeführten Worten des Abgeordneten Bassermann um jedes Schiff im Reichstag gefeilscht und gemarktet wurde, bis eine Kraftprobe ein Ja oder ein Nein ergab. Die ganze Stetigkeit und Geschlossenheit unsrer Flottenentwicklung würde zerstört zugunsten eines beständigen Experimentierens und Tastens. Dem gegenüber hielt der Staatssekretär an seinem Vorschlage der Verkürzung der Ersatzfrist fest, mit der zugleich eine Beschleunigung der Herstellung neuer Schiffe zu verbinden ist. Er betonte dabei, daß die Novelle an der untersten Grenze dessen bleibe, was andre Nationen in dieser Beziehung tun, und er erläuterte dieses Wort später in der Kommission dahin, daß in fremden Marinen die Anschauung herrsche, schon nach 16, 15 oder noch weniger Jahren sei heutzutage bei dem raschen Flusse der Technik ein Kriegsschiff veraltet, während in der deutschen Marine künftig eine zwanzigjährige Lebensdauer gesetzlich gelten soll.

Schon der Abgeordnete Bassermann im Plenum und dann Graf Oriola und Dr. Semler in der Kommission regten an, ob es sich nicht empfehle, über diesen Vorschlag hinauszugehn, kürzere Ersatzfristen zu nehmen und noch rascher zu bauen. Der Staatssekretär des Reichsmarineamts wiederholte seine Erklärung, daß die Novelle an der untersten Grenze des Möglichen bleibe, und fügte hinzu: „In militärischer Beziehung habe ich die volle Verantwortung dafür übernommen. Ich stünde nicht hier an dieser Stelle, wenn ich die Verantwortung nicht übernehmen könnte. Trotzdem muß ich zugeben, daß der Vorschlag des Grafen Oriola vom militärischen Standpunkt aus eine Verbesserung bedeuten würde. Ich könnte mich daher nur freuen, wenn es ihm gelänge, im Reichstag und in dieser Kommission eine Majorität für seinen Vorschlag zu gewinnen. Ich müßte ihn bei den verbündeten Regierungen vom militärischen Standpunkt aus befürworten.“ Desgleichen nannte Admiral von Tirpitz einen

frühern Ersatz der Kaiser- und auch der Wittelsbachklasse, wie ihn im Plenum Abgeordneter Baffermann empfohlen habe, eine unzweifelhafte militärische Verbesserung.

Dieses offene Bekenntnis des Staatssekretärs hat ihm in einigen Blättern die schwersten Angriffe zugezogen. Wie, so wurde gefragt, Herr von Tirpitz erkennt bestimmte Forderungen als militärische Verbesserungen an, will sich aber nur dann zu ihrer Befürwortung bequemen, wenn ihm eine Mehrheit dafür im Reichstag gleichsam auf dem Präsentierteller angeboten wird? Welche grobe Verkennung seiner Pflichten! An ihm ist es, die militärischen Interessen der Marine zu wahren, davon den Bundesrat zu überzeugen und sie im Reichstag durchzusetzen — nötigenfalls kraft einer Auflösung und Neuwahlen.

Mit dieser Deutung legt man in die Worte des Admirals einen Sinn hinein, den sie nicht gehabt haben und nicht haben können. Herr von Tirpitz hat loyal erklärt, seine Forderung bleibe an der untersten Grenze des Möglichen. Aber er hat sofort hinzugefügt, er übernehme dafür die volle Verantwortung. Das kann doch nur heißen, daß er diese unterste Grenze zurzeit auch für ausreichend halte. Natürlich würde er mit Freuden weitere militärische Verbesserungen nehmen. Er müßte nicht Staatssekretär der Marine sein, wenn er das nicht offen erklärte. Aber, so steht sehr klar zwischen den Zeilen zu lesen, der Staatsmann muß sich mit dem Möglichen begnügen, auch hier kann das Bessere der Feind des Guten sein. Jeder Ressortminister macht diese Erfahrung. Oder glaubt man etwa nicht, daß der Kriegsminister alljährlich schweren Herzens auf eine Reihe von Wünschen verzichtet, die gewiß militärische Verbesserungen bedeuten? Auch seine Forderungen bleiben unzweifelhaft an der untersten Grenze des Möglichen — wenigstens nach seiner Auffassung, nach dem Maße seiner Verantwortung.

Die Verstärkung, die unsre Kriegsflotte mit der Novelle erfahren soll, ist die vierte im Laufe von zehn Jahren; für jeden, der einigermaßen die Dinge kennt, ist ihre Tragweite viel größer, als der lakonische Wortlaut des Gesetzestextes verrät. Sie kommt zu einer Zeit des wirtschaftlichen Niedergangs und schwerer Finanzbedrängnis des Reichs. Auch der allgemeinen politischen Lage hat sie Rechnung getragen, indem sie vermeidet, was den kaum beseitigten Argwohn fremder Gegner wecken könnte. Wir wissen nichts von den Vorbereitungen im Schoße der Regierung und den Beratungen im Bundesrat. Aber die Vermutung liegt nahe, daß politische und finanzielle Erwägungen bei dem Ausmaße der Forderungen dabei mitgesprochen haben, die militärisch doch immerhin eine solche Bedeutung haben, daß der hierfür zuständige Fachminister dafür die volle militärische Verantwortung übernimmt, während die staatsrechtliche Verantwortung natürlich der Reichskanzler trägt. Und ist es denn wirklich ein wertloses Ereignis, daß alle bürgerlichen Parteien des Reichstags geschlossen für die Vorlage eintreten? Liegt darin nicht zugleich die Bürgschaft für eine kraftvolle Weiterentwicklung unsrer Marine? Wer will leichten Herzens die un-

sichern Folgen eines innern Konflikts auf sich nehmen, der schwer Errungenes, endlich Gefichertes wieder in Frage stellen kann? Die Haltung der Kommission hat dem Staatssekretär Recht gegeben: mit großer Schärfe haben die Wortführer der bürgerlichen Parteien jene Zeitungsangriffe verurteilt, sich einmütig auf den Boden der Regierungsvorlage gestellt und dem Staatssekretär ihr Vertrauen bekundet.

Die Verhandlungen der Budgetkommission haben aber noch weiter wichtige Erklärungen der Marineverwaltung gebracht, die beruhigend für weite Kreise wirken können. Ohne jeden Rückhalt gab der Staatssekretär zu, daß infolge der technischen Entwicklung und der militärischen Erfahrungen, die das letzte Jahrzehnt gebracht habe, unsre Flotte eine Anzahl minderwertiger Schiffe besitze, die nicht in eine Schlachtfrent eingestellt werden können. Aber unter diesem Mißstande leiden andre Staaten auch. „Dieser Entwicklung zu folgen, ist nicht angenehm. Wir sind aber dazu gezwungen. Wenn man in eine Gefechtslinie gleichzeitig Schiffe älterer und neuerer Konstruktion vereinigen wollte, so hieße das vor einen Karren ein Pferd und einen Esel spannen. Wir müssen nun den Tatsachen folgen und haben die Vorlage eingebracht, um rasch über diesen, wie ich mich ausdrücken möchte, »toten Punkt« hinwegzukommen.“ Die akute Wirkung der Novelle sei die, daß wir durch die Baubeschleunigung in den nächsten vier Jahren in verhältnismäßig kurzer Zeit zu einem Doppelgeschwader von Linienschiffen kommen.

Gegenüber den Verfechtern des Kleinkriegs äußerte sich Admiral von Tirpitz: „Wenn man mit Torpedoboote Krieg führt, so stößt man draußen vor den Flußmündungen auf die feindlichen Torpedoboote, die sich auf ihre Kreuzer zurückziehen müssen. Deswegen müssen auch wir Kreuzer haben, um die feindlichen Kreuzer zu verjagen. Diese ziehen sich nun wieder auf ihre Linienschiffe zurück, und auch wir müssen schließlich unsre Linienschiffe einsetzen. Also auch der Kleinkrieg braucht Linienschiffe im Hintergrunde, sonst ist er aussichtslos.“ Man mag die Sache anfassen, an welchem Ende man will: immer kommt man auf das Linienschiff als Kern der Flotte.

Eine alte Klage ist, daß unsre Marine langsamer baue als die übrigen Seemächte. Der Staatssekretär führte folgende Zahlen an:

	Bei den Linienschiffen	Bei den großen Kreuzern
England	42,4 Monate (Dreadnought)	44,9 Monate
Deutschland	42,5 „	39,1 „
Frankreich	66 „	60,4 „
Vereinigte Staaten	60 „	62,9 „

Obwohl also diese Zahlen für Deutschland sehr günstig sind, erklärte Herr von Tirpitz, er werde sich bemühen, innerhalb der vier Bauzeiten die Schiffe noch schneller zu bauen als bisher. Die Schwierigkeit der Beschleunigung der Bauzeit liege in der Beschaffung des Panzers und der schweren Kanonen,

wofür Deutschland nur eine Firma habe, England aber mehrere. Trotzdem baut Deutschland nicht teuer.

Von der größten Bedeutung sind aber die Erklärungen des Staatssekretärs über den Wert unsrer Schiffe, den übereifrige Marineschriftsteller herabzusetzen ständig sich abmühen. „Mir liegt — so führte Herr von Tirpitz aus — eine englische Tabelle vor, die die ganzen englischen Linienfahrzeuge bis zur »King Edward-Klasse« einschließlich als minderwertig und »Zehnminutenschiffe« bezeichnet. . . . Es ist vollkommen unwahr, daß unsre Schiffe denen anderer Nationen nicht gleichwertig sind. Tatsache ist, daß alle unsre Schiffe stärkeren Panzer haben als die englischen, mit Ausnahme unsrer »Kaiser-Klasse, von der ich bereits vor einigen Tagen ausgeführt habe, daß sie nicht auf der Höhe steht. Ich bitte aber zu bedenken, daß die Schiffe dieser Klasse nach einer großen Pause in der Linienfahrzeugschiffbau bei uns gebaut sind, und daß eine solche Pause naturgemäß nachteilig auf die Konstruktionsfähigkeit einer Marine wirkt. . . . Unsre seit 1900 gebauten Schiffe werden in der ganzen Marine als gleichwertig mit den gleichzeitig gebauten englischen Schiffen betrachtet.“

Endlich sei noch auf eine Ausführung des Staatssekretärs über die Unterseeboote verwiesen, bei denen ja ebenfalls eine starke Rückständigkeit Deutschlands behauptet wird. Es gebe, sagte der Admiral, beim Vorgehen gegenüber großen technischen Neuordnungen zwei Methoden: entweder nehme man keine Rücksichten auf den Geldbeutel und auf das Personal, oder man gehe in Rücksicht auf beides vor. Diese letztere Methode hätten wir gewählt. Das Maß von Sicherheit, das überhaupt bei einer solchen Waffe möglich, sei erreicht worden. Die Unterseebootsfrage sei ein besonders Beispiel, daß es nicht empfehlenswert für eine Behörde sei, sich auf noch so wohlgemeintes Drängen hin von einer wohlüberlegten Methode abbringen zu lassen.

Wie alle diese Erklärungen des Chefs unsrer Marineverwaltung in den leitenden Kreisen des Flottenvereins gewirkt haben, wissen wir nicht. Auf die Mitglieder der Budgetkommission haben sie einen so überzeugenden Eindruck gemacht, daß die Vertreter der bürgerlichen Parteien insgesamt den Staatssekretär ihres vollen, uneingeschränkten Vertrauens versichert haben. Dasselbe wird, so ist zu hoffen, auch im Plenum des Reichstags der Fall sein, und von der Volksvertretung wird die Meinung, daß die Leitung unsrer Marineverwaltung in guten, treuen und sichern Händen sei, auch in die weitesten Schichten der Nation dringen. Man darf wohl erwarten, daß, als weitere und hochehrwürdige Wirkung dieser Verhandlungen, auch die im Flottenverein organisierten Freunde eines feemächtigen Deutschlands künftig einmütig die Reichsmarineverwaltung nicht bekämpfen, sondern unterstützen, ihren Bestrebungen neuen und starken Anhang gewinnen und den Ausbau unsrer Kriegsflotte auf eine unerschütterliche nationale Basis stellen. Die Geschichte erzählt von einem Hofkriegsrat in Wien, der die Kriegsoperationen zu leiten sich unterfing. Ein gleiches Umding ist ein Verein, der den Weg und das Tempo der Marineentwicklung dekretieren will.

Für diese Entwicklung ist vor zehn Jahren der Grund gelegt, auf ihm ist in den Jahren 1900, 1906 und voraussichtlich 1908 weiter gebaut worden, und die Zukunft wird weitere Fortschritte bringen. „Das Vergangene heißt, mit Vertrauen vorwärts zu schauen“, sagt ein Wort Goethes, das auch hier zutrifft und uns Mut verleiht zur Hoffnung, Deutschlands Wehrmacht zur See auf der Höhe ihrer großen Aufgabe zu finden.



Die Jesuiten in Deutschland



Das neueste Werk Duhrs, des bekannten Apologeten seines Ordens, muß schon darum als ein wertvoller Beitrag zur deutschen Geschichte angesehen werden, weil dafür viel bisher noch nicht gedrucktes urkundliches Material, hauptsächlich aus Berichten und Korrespondenzen von Jesuiten bestehend, benutzt worden ist.*) Die historische Kritik bleibt den Fachzeitschriften vorbehalten; hier soll nur eine Inhaltsübersicht andeuten, was ungefähr der Informationsbedürftige oder -lustige zu finden erwarten darf.

Die ersten fünf Kapitel berichten über die Ankunft der ersten Jesuiten in Deutschland, über die Gründung der Niederlassungen und ihre Gliederung in die oberdeutsche, die rheinische und die österreichische Ordensprovinz. Faber, Sajus und Bobadilla sind von 1540 ab als Begleiter päpstlicher Legaten vom Papste nach Deutschland geschickt worden, haben überall, wo sie hinkamen, durch Beichtehören, Exerzitien und Predigten auf die Bevölkerung einzuwirken gesucht und durch ihren Wandel erbaut. Ihre und der ihnen nachfolgenden Ordensgenossen Berichte stimmen darin überein, daß der Nordosten Deutschlands für die Kirche verloren, auch der Süden und der Westen teils abgefallen, teils dem Abfall nahe, und daß an dem allgemeinen Abfall die Unwissenheit, Lasterhaftigkeit und Nachlässigkeit der Welt- und Ordensgeistlichen schuld sei. Es ist zu verwundern, schreibt Faber, „daß es nicht zweimal und dreimal soviel Häretiker gibt, und zwar deshalb, weil schlechtes Leben notwendig zum Unglauben führt. Nicht durch den Mißbrauch der Heiligen Schrift in der Predigt, nicht durch die Scheingründe in den Disputationen haben die Lutheraner so viele Völker zum Abfall vom katholischen Glauben gebracht: die Hauptschuld trägt das ärgerliche Leben der Geistlichen. Gäbe Gott, daß sich in dieser Stadt Worms auch nur zwei oder drei Priester befänden, die nicht in unerlaubten Verbindungen oder andern öffentlich bekannten Lastern lebten: das Herz sagt

*) Geschichte der Jesuiten in den Ländern deutscher Zunge von Bernhard Duhr S. J. Erster Band: Geschichte der Jesuiten in Deutschland im sechzehnten Jahrhundert. Mit 163 Abbildungen. 876 Seiten Großoktav. Freiburg i. B., Herdersche Verlagsabhandlung, 1907.