

durch schwarze Flächensignatur der abgetretenen Inseln und Landungen kenntlich gemacht.

Die äußere Zone, welche dieses unter deutscher Hoheit stehende Gebiet gewissermaßen als **neutrales**, der deutschen Kontrolle jedoch mit unterstelltes Gebiet umgiebt, wird begrenzt durch diejenige Linie, welche Vizeadmiral v. Diederichs gleich nach der Besitzergreifung durch eine Proklamation als die äußere Umgrenzung des von ihm occupierten Machtbereichs bezeichnete. Diese in unserer Karte durch schraffierte Zeichnung kenntlich gemachte Linie wird wie folgt gebildet:

1. Von einer geraden Linie im Westen, die man von dem Meeresufer nach dem Ost-Hügel zieht, bis zu einem Punkte, der bei Hochwasser 18 Li (gleich $1\frac{1}{2}$ deutsche Meile) von Kiaotschau entfernt ist. 2. Vor dort in einer geraden Linie nordwärts nach der Tapoteng Linkin-Station; von dort zurück bis zur Vereinigung der Kiaotschau- und Taku-Flüsse. 3. Von dort ostwärts nach dem Meeresufer bis zu einer imaginären Linie, welche die Lauschanbucht in der Mitte durchschneidet. 4. Die östliche Linie verläuft von einem nördlichen Punkte bis zu einem Punkte halbwegs der Lauschanbucht, von dort südwärts bis zu den Ufern der Inseln von Kuantimiau, Tsalien u. s. w. 5. Die

südliche Linie erstreckt sich von der Insel Tsalien bis zum südlichen Punkte der Insel Tiloschan. 6. Im Norden dehnt sie sich bis nach dem Meeresufer an der Westseite, wo beide Richtungen aneinandertreffen, aus.

Das in diesen Grenzen eingeschlossene Gebiet ist heute deutsches Besitztum und bildet das Einfallsthor zu der reichsten und angesehensten chinesischen Provinz Schantung. — Die Blicke der gesamten politischen Welt sind heute auf diese neue deutsche Erwerbung gerichtet, da sämtliche Industrie- und Kulturstaaten der Erde die Entwicklung der Dinge in Ostasien mit größter Spannung verfolgen. — Groß sind die Erfolge der mit Energie und Umsicht geleiteten deutschen Politik und der Haß und Neid, mit denen unsere englischen Vettern uns überschütten, sind der beste Gradmesser für die Wichtigkeit der neuen deutschen Errungenschaften. Deutschlands Handel und Industrie werden die Konsequenzen aus denselben zu ziehen wissen. Die deutsche Flagge ist diesmal vorangegangen; mögen Handel und Industrie prompt folgen und den in den chinesischen Gewässern eingeräumten Stützpunkt in entsprechender Weise ausbeuten.

„Volldampf voraus!“



Seemacht.

Ein Beitrag zur Flottenfrage in Deutschland.

Seinem alten Vaterlande gewidmet von einem Deutsch-Amerikaner.

Gewaltiger fast noch wie die Begeisterung im deutschen Vaterlande selbst, ist durch die deutsche Marinevorlage die Begeisterung der im Auslande lebenden Deutschen entfesselt worden. — Wo immer in fernen Landen Deutsche wohnen und deutscher Handel und Wandel festen Fuß gefaßt haben, kommt eine innige Anhänglichkeit an das alte Vaterland und ein glühender Patriotismus zum Ausdruck. Mit freudigem Jubel begrüßen die im Auslande lebenden Deutschen unsere Marinevorlage, die geplante Vergrößerung der deutschen Kriegsflotte.

Unter den vielen aus dem Auslande einlaufenden Zustimmungen und Ermunterungen verdient eine Abhandlung ganz besonders hervorgehoben zu werden, welche der Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie in New-York, Emil L. Boas, in der „New-Yorker Handelszeitung“ zur Veröffentlichung bringt. — Wir geben in Nachstehendem diese patriotische Kundgebung auszugsweise wieder und wünschen von ganzem Herzen, daß dieselbe im engeren Vaterlande auf guten Boden fallen möge, um die Augen und Ohren der Gegner der Vorlage öffnen zu helfen und die Vaterlandsliebe über den Parteihader zum Siege zu führen.

„Es handelt sich heute darum, soll Deutschland eine den Erfordernissen einer großen politischen und kommerziellen Macht entsprechende Flotte haben oder nicht.“

„Die unumstößliche Thatsache, daß für die nationale Unabhängigkeit, Sicherheit und Macht eines Landes, das Seeküste besitzt, eine tüchtige und starke Flotte eine unumgängliche Notwendigkeit ist, muß bei einem geschichtlichen Rückblick bis auf die ältesten Zeiten gefolgert werden. Es war eine Kriegsflotte, die eine kleine griechische Stadt in Stand setzte, die barbarischen Horden Asiens zurückzuschlagen. Es war eine Flotte, die Carthago befähigte, Rom so lange den Fortschritt zur Weltherrschaft streitig zu machen. Es war der Besitz einer Flotte, wodurch Rom im zweiten punischen Kriege, der von der umfassendsten, weltgeschichtlichen Bedeutung war, schließlich den Sieg errang. Es war eine Flotte, ja selbst nur eine Seeschlacht, die Augustus die Herrschaft der Welt gab; eine Flotte, die die Normannen von der Küste Skandinaviens nach Frankreich, Sizilien und Konstantinopel, und eine Flotte machte Venedig und Genua abwechselnd zur Herrin des Mittelmeeres und der Levante und sicherte ihnen den Handel und Reichtum des Ostens. Ihre Flotten ermächtigten Spanien und Portugal, nachdem die neue Welt entdeckt war, sich große Teile derselben

unterthänig zu machen. Es war seine Macht zur See, die England im 16. Jahrhundert im Kampfe um Leben und Tod mit Spanien vor dem Untergange rettete, während es durch diese seine Seemacht im 17. und 18. Jahrhundert den Grundstein zu dem kolossalen Kolonialreiche legte, das heute die Erdkugel umgürtet.“

„Die Erkenntnis des Prinzips, welches der Seemacht zugrunde liegt, ist auch keineswegs neueren Datums. Der berühmte englische Philosoph und Staatsmann Francis Bacon schrieb schon im Jahre 1612: Wir sehen die große Wirkung von Seeschlachten. Die Schlacht bei Actium entschied die Herrschaft der Welt; die Schlacht bei Lepanto gebot der Macht der Türken Einhalt. Es giebt viele Beispiele, wo Seeschlachten Kriege beendet haben. . . . Dieses ist jedoch sicher, daß, wer die See beherrscht, sich frei bewegen kann und so viel oder so wenig vom Kriege auf sich zu nehmen imstande ist, als er mag, währenddem diejenigen, welche zulaufe am stärksten sind, sich nichtsdestoweniger oft in großer Bedrängnis befinden.“

Dieser Gedankengang ist noch heute zutreffend, obwohl sich in der Zwischenzeit vieles geändert hat. Vor allem ist heutzutage eine aggressive Politik nicht mehr auf die Sucht nach militärischen Erfolgen zurückzuführen, sondern sie richtet sich darauf hin, neue Absatzgebiete für die Industrien des Vaterlandes zu finden und einen größeren Anteil am Welthandel zu erlangen. Die Handelsinteressen geben heute bei den in den Kabinetten der Großmächte getroffenen Entscheidungen den Ausschlag. Beim jüngst stattgefundenen Lord Mayors Bankett in London gab Lord Salisbury mit Bezug auf Englands Politik in Afrika und seine Beziehungen zu Frankreich folgende Erklärung ab: „Unsere Zwecke sind strikte geschäftlich. Wir wünschen Handel und Verkehr, Industrie und Zivilisation auszudehnen, so viele Absatzgebiete wie möglich zu eröffnen, so viele Konsumenten und Produzenten wie nur möglich zusammen zu bringen und die großen natürlichen Landstraßen und Wasserwege des Kontinents dem Verkehr zu eröffnen.“ Sicherlich eine Mission, die alle Anerkennung verdient. Wer kann das aber thun? Doch nur eine Macht ersten Ranges, die auch zur See mächtig dasteht. Wenn nun Deutschland mit Rücksicht auf die Entwicklung, welche die politischen Kombinationen der Großmächte Europas anzunehmen scheinen, seinen Rang als Großmacht ersten Ranges behaupten will, so muß es eine starke Kriegsflotte haben, um, wo immer es sei, seine