

Stimme geltend machen zu können, damit nicht nur dem nationalen Fortschritt auf dem Gebiete des Welthandels kein Einhalt geboten werden kann, sondern auch im Falle von Eventualitäten, die mit einem Schlage größere Absatzgebiete eröffnen würden, ein nachdrücklicher Eingriff möglich ist. Wer heute durch die Welt blickt und sieht, auf wie schwachen Füßen der Schutz für die enormen deutschen Handelsinteressen im Auslande steht, der muß notwendigerweise zu dem Schlusse kommen, daß ein bedeutender Aufwand nötig ist, um da die absolut erforderliche Besserung zu schaffen.

Der Seehandel repräsentiert im weitaus größten Maße den Welthandel, die Allgemeinheit des Völkerverkehrs. Der heimatliche Handel ist nur ein Teil des geschäftlichen Verkehrs eines Landes, das eine Seeküste besitzt. Notwendige oder Luxusgegenstände werden aus fremden Ländern nach seinen Häfen gebracht, und im Austausch dafür nehmen die Schiffe die Produkte des Landes zurück. Es giebt kein beredteres Zeugnis für die stetig wachsende, industrielle und kommerzielle Entwicklung Deutschlands als die von Jahr zu Jahr steigenden Zahlen, welche die Aus- und Einfuhr der deutschen Seehandels-Städte darstellen und die immer größere Ausdehnung, welche die deutsche Handelsmarine gewinnt. Hamburg hat Liverpool überflügelt und ist heute nach London der größte Handelsplatz der Welt, und Hamburg hat in der Hamburg-Amerika-Linie das größte Dampfschiffsunternehmen, welches existiert, und das, obwohl es nie eine Staatsunterstützung erhielt, die Rivalen aller Nationen einschließlic England geschlagen hat. Was bedeutet das aber? Doch nur, daß sich die deutsche Industrie und der deutsche Handel in gleichem Maße gehoben haben, daß sich Spindeln drehen, Maschinen unablässig arbeiten und Millionen lohnende Beschäftigung finden. Der beste Beweis dafür ist wieder, daß die Auswanderung aus Deutschland im letzten Jahrzehnt bedeutend zurückgegangen und jetzt auf ein Minimum gesunken ist. Lohnende Beschäftigung für die Industriearbeiter macht sich aber in allen Kreisen geltend. Sie bringt wieder einen guten Absatz für landwirtschaftliche Produkte mit sich und bedingt den Grundwert in Stadt und Land. Das bedeutet es, wenn die Flotte unserer Handelsschiffe vollbeladen aus den Häfen zieht. Der Besitz einer großen Handelsflotte erstarkt in jeder Nation das Selbstgefühl, welches aus einer gesunden Rivalität mit anderen konkurrierenden Ländern erwächst; er verschafft ihr im Falle eines Krieges zwischen anderen Nationen einen sicheren Transport ihrer Ausfuhrgegenstände, da er sie vor der Gefahr schützt, sich auf fremde Schiffe verlassen zu müssen, die gekapert und konfisziert werden können. Die Schifffahrt bereichert nicht nur das Heimatland, sondern fördert und dehnt auch den Einfluß eines Landes weit über seine Grenzen hinaus und in viel höherem Grade aus, als dies irgendeine andere Thätigkeit zu thun imstande ist. Sie bringt neue Ideen und frisches Leben in eine Nation und belebt und erstarkt ihre internationalen Beziehungen. Die Flagge, die an der Mastspitze eines Schiffes weht, versinnlicht die Individualität eines Landes und legt, wo immer es auch sei, Zeugnis ab von seiner Macht.

Im allgemeinen wird die Marine im Volk als eine Kriegsmaschine angesehen, über deren Thätigkeit und Wirksamkeit die Ansichten geteilt sind, während sie im Frieden für einen kostspieligen Luxus gehalten wird, der höchstens dadurch manchmal Rechtfertigung findet, daß auf die allbekannte, staatsmännische Maxime hingewiesen wird: „Si vis pacem para bellum.“

Daß eine Flotte aber noch viele andere Aufgaben hat und in der That im innigsten Zusammenhange mit der wirtschaftlichen Entwicklung eines Volkes steht, wird selten in Betracht gezogen. Vor allem ist wohl die Schifffahrt eines Landes, durch welche es direkt im Welthandel repräsentiert ist, zum selben Schutz berechtigt, den der Bürger im Lande selbst für sein Eigentum genießt.

Der Rheder selbst kann sich einen solchen Schutz nicht schaffen, auch die Heimats-Hafenstadt kann ihn ihm nicht geben; eine Deutschlands und seines umfassenden Seehandels würdige Kriegsflotte ist ein viel zu gewaltiges Unternehmen, als daß es auf anderem als nationalem Wege verwirklicht werden könnte. Hier kann nur die Nation unter Heranziehung der ihr zu Gebote stehenden Mittel das leisten, was die Lage der Dinge erfordert. Die Kriegsflotte ist eine aus den Bedürfnissen der Handelsflotte und des deutschen Seehandels entspringende Notwendigkeit; wenn Deutschland keine Handelsmarine hätte, dann brauchte es überhaupt keine Kriegsflotte. An der ununterbrochenen Weiterentwicklung der deutschen Handelsflotte und des deutschen Seehandels ist aber ganz Deutschland beteiligt, jeder industrielle Ort, der für den Weltmarkt fabriziert, so weit er auch vom Meere entfernt sein mag, und jeder Bauer, für den dieser Ort wieder sein Markt ist, muß bis zu seinem Teil, und wenn es es nur ein Scherflein ist, an dem stetigen Ausbau der Flotte und des Handels interessiert sein.

Die Entwicklung der Handelsmarine und der Kriegsflotte muß Hand in Hand gehen, und obwohl zweifelsohne die erstere sich zuerst ausdehnen muß, so ist es doch ein durch die Geschichte der Völker bewiesener Irrtum, wenn die Seehandels-Interessen nicht durch eine kräftige Kriegsflotte zur Genüge unterstützt werden. George Washington, „pater patriae“, er-

klärte in seiner Botschaft vom 7. Dezember 1796 an den Kongress: „Für einen aktiven Handel nach dem Auslande ist der Schutz einer Kriegsmarine absolut notwendig.“ Und Präsident Andrew Jackson sagte in seiner Abschiedsadresse an das amerikanische Volk im Jahre 1837: „Keine Nation, so sehr sie auch den Frieden wünsche, kann hoffen, Konflikte mit anderen Mächten zu vermeiden; und eine gesunde Politik gebietet, daß wir uns in Stand setzen, unsere Rechte zu behaupten, sollte der Gebrauch von Gewalt jemals nötig werden. Unsere Lage, unser ausgebreiteter und stets wachsender Handel bezeichnen eine Kriegsflotte als unser wirksamstes Verteidigungsmittel. Das ist unsere richtige Politik. Denn eure Kriegsflotte wird nicht nur euren reichen und blühenden Handel in fernen Meeren beschützen, sondern euch auch befähigen, den Feind zu erreichen und zu schädigen und der Verteidigung ihre größte Wirksamkeit geben, indem sie der Gefahr fern von der Heimat begegnet. Wir werden weit sicherer den Frieden bewahren, wenn es wohlbekannt ist, daß wir für den Krieg vorbereitet sind.“

Die Kriegsflotte ist die Weltpolizei, welche Achtung vor dem Gesetz in die fernsten Regionen trägt. Es ist ihre Aufgabe, das nationale Ansehen im Auslande aufrecht zu erhalten, berechnete Forderungen mit Nachdruck zu unterstützen und zu verhindern, daß das Vaterland und seine Flagge durch ungerechtfertigtes Vorgehen verletzt und beschimpft werde.

Jahrhundertlang war Englands Politik einzig und allein darauf gerichtet, seine Herrschaft zur See auszudehnen und zu stärken, und die übrigen Nationen Europas waren dem gegenüber geradezu blind. Unter den Augen der Staatsmänner des Kontinents wurde stetig und sichtlich diese überwältigende Macht aufgebaut, dazu bestimmt, so selbstüchtig und aggressiv und viel erfolgreicher benutzt zu werden wie irgendeine, die ihr je vorangegangen ist. So offenbar die Entwicklung aber auch war, so wurde sie doch kaum beachtet, weil sie viel stiller vor sich ging, als das bei geräuschvollen Armeen der Fall sein kann. Heute unterhält England zum Schutze seines Handels Geschwader in allen Teilen der Welt, während Deutschland, sein Hauptkonkurrent auf dem Gebiete des Welthandels, in ganz Westindien nicht ein Kriegsschiff hat, das einer Negerrepublik den Standpunkt klar machen kann. Unsere Kauffahrteischiffe sollten eine Flagge führen, die Respekt einflößt. Wenn wir die deutschen Handelsinteressen im Golf von Mexiko in Betracht ziehen, so finden wir, daß z. B. die Hamburg-Amerika-Linie allein acht verschiedene Linien nach Westindien, der Nordküste von Südamerika und Centralamerika aufrecht erhält, die den Verkehr zwischen Deutschland und jenen Ländern vermitteln. Sollten diese für den deutschen Handel so wichtigen Interessen fremder Willkür ausgesetzt sein?

Oder betrachten wir den ostasiatischen Handel, wo der Wettbewerb einer der schärfsten ist, und alle Nationen durch Unterhaltung von Kriegsschiffen Unterstützung und Schutz gewähren. Der Anteil Deutschlands an diesem Handel ist einer der bedeutendsten; von Hamburg unterhält die „Kingsin-Linie“ dahin mit einer Flotte von 14 Dampfern eine verlässliche Verbindung, während der Norddeutsche Lloyd in Bremen, dessen Linien die Welt umspannen, mit großartigen und nach neuestem System in Deutschland erbauten Schiffen eine regelmäßige Postdampferlinie aufrecht erhält. Dies läßt die große Zahl anderer deutscher Frachtdampfer und Segler ganz außer Acht. Wie C. Busleys interessanter Artikel: „Der Kampf um den ostasiatischen Handel“ in der „Marine Rundschau“ vom Juni 1897 angiebt, hat England auf der ostasiatischen Station nicht weniger als 31 verschiedene Kriegsschiffe und 6 Torpedoboote versammelt, welche 510 Geschütze führen und eine Besatzung von 6760 Mann tragen, während Deutschland mit einem Panzerkreuzer und vier kleineren Kreuzern unter allen vertretenen Mächten erst an siebenter Stelle erscheint.

Es dürfte wohl zu weit führen, die Interessensphären Deutschlands in den verschiedenen Teilen der Welt genauer zu untersuchen; überall wo deutscher Handel eine Pflanzstätte gefunden hat, sollte der deutsche Kaufmann und Rheder wissen, daß das Vaterland ihm prompten Schutz zu gewähren imstande ist. Wenn Deutschland sich weiter auf dem Gebiete des Welthandels entwickeln soll, wird das zum großen Teile auf Kosten Englands geschehen. Das wird in England wohl empfunden und verstanden und bildet den Anlaß zu der scharfen Animosität gegen Deutschland, die sich in den letzten Jahren bei jeder Gelegenheit gezeigt hat. Der Deutschenhaß ist darauf zurückzuführen, daß der britische Händler im Auslande überall auf die Ware stößt, die den verabscheuten Aufdruck „Made in Germany“ trägt. Er witzelt darüber, ist aber darum nicht weniger gereizt und erbittert. Wie tief dieser Ärger sitzt, zeigen die Kommentare der englischen Presse bezüglich des Lüders-Falles. Die Londoner „Saturday Review“ schloß einen von politischer Mißgunst und wirtschaftlichem Neid strotzenden Artikel mit den Worten: „Ceterum censeo, Germaniam esse delendam.“ Dies beweist, wessen Deutschland vonseiten Englands eventuell gewärtig sein muß.

Ganz abgesehen von diesen speziellen Beziehungen ist heutzutage jede Nation im Verhältnis zu ihrer Zivilisation und ihrem Anteil am Welthandel