

14 Knoten laufen. Selbst für diese Durchschnittsgeschwindigkeit können sie einen Kohlenvorrat bis zu 14 Tagen führen, der auf das Doppelte erhöht werden kann, wenn Ladung und Passagiere wegfallen. Auch ihre Schiffe von geringerem Leistungsvermögen werden zu brauchen und werden unentbehrlich sein, denn schon allein die Kohlenzufuhr der regulären Kreuzer bedarf eines ausgedehnten Hilfsdienstes; man wird viele davon ganz übernehmen oder mieten können; das Hauptaugenmerk aber hat sich auf die vorhererwähnte zu richten, denn ihre Vorbereitung zum Gebrauch bedarf der Borausicht und der Überwindung noch so manchen Widerstandes.

Unbedingt wird es notwendig sein, den Übergriffen eines zukünftigen Feindes mit seinem „guerre de course“ ein Paroli zu bieten und, wenn man will, ihm gleiches mit gleichem zu vergelten; und das wird nur geschehen können, wenn man sich jener besten Kräfte der Privatschiffahrt versichert.

Was den anderen Teil anlangt, wozu die große Anzahl Dampfer unter 3000 Tons und von geringer Schnelligkeit gehören, so unterliegt das einer anderen Frage. In vielen Fällen wird man sie zu Transportzwecken nicht entbehren können. Will man die auf entlegenen Stationen befindlichen Kreuzer mit Kohlen versehen, so wird man feste oder wechselnde Etappenorte einrichten müssen, wo sie ihre Zufuhr finden. Man kann sie allein gehen lassen oder in „Konvois“, die aber bewaffneter Begleitung bedürfen; das erstere wird in den meisten Fällen einfacher sein. Man wird sie immer nur als gemietete Transportschiffe brauchen können, sie in förmlichen Dienst zu nehmen wird, auch wenn es zu einem Kaperkriege kommt, selten oder keine Gelegenheit sein, da der Staat die Besatzung solcher Schiffe nicht wird übernehmen wollen. Dazu fehlt ihm das Personal. Dagegen werden die Privatgesellschaften, denen solche Schiffe gehören, leicht im stande sein, ihren Apparat, wenn auch nicht auf den Kriegsfuß zu stellen, so doch für die Kriegszeit brauchbar zu halten und ihre Schiffe so auszustatten, daß sie für ausschließliche Transport- und Kargo-Zwecke im Kriege verwendbar sind. Die Cunard-Gesellschaft, der die Hamburger und Bremer Rhedereien gewiß an Ausdehnung nicht nachstehen, verfügt in ihrem Schiffsbetrieb über ein Personal von nahezu 5000 Köpfen. Die Kopfzahl der deutschen Rhedereien wird nicht kleiner sein; einen großen Teil beansprucht allerdings die Flotte; wenn aber auch ihre größeren Schiffe in den Hilfsdienst der Flotte treten, so bleibt doch noch Personal genug, um den Weiterbetrieb der Rhederei aufrecht zu erhalten.

Es ist nicht Absicht dieses Aufsatzes, die zu befolgende Art und Weise einer eingehenden Erörterung zu unterziehen. Die Bewertung von Handelsschiffen für den Kriegsfall ist seitens des Staates schon seit Jahrzehnten vorgesehen; nach dieser Richtung hin bedarf es also keiner Anregung; wohl aber bedarf es einer solchen bei den deutschen Rhedereien, die sich, wie schon erwähnt, im ganzen ablehnend verhalten; daß sie es thun, ist, wie wir uns deutlich ausgedrückt zu haben glauben, ein falsch verstandenes Interesse und unter Umständen ein „Flaggestreichen“ der nationalen Rhederei.

