



Deutschlands Erneuerung

Monatsschrift für das deutsche Volk

Herausgegeben von Geh. Hofrat G. v. Below, k. St. Chamberlain, k. Laib, Professor
A. Seyer-Wien, Geheimrat M. v. Gruber, Generallandschaftsdirektor a. D. W. Kapp,
Dr. G. W. Schiele, Reg.-Präsident v. Schwerin, Geheimrat A. Seeberg
Schriftleitung: Dr. Erich Kühn — Verlag: J. F. Lehmann, München

I. Jahrgang 1917

Heft 4

Juli

Inhalt:

Die Freiheit der Meere nach dem Kriege, unsere und Englands koloniale Kriegsziele (S. 293)	Admiral z. D. v. Grapow
Deutsches Recht, der Ausgangspunkt und das Ziel des deutschen Volkes (S. 312)	Amtsgerichtsrat A. Wagemann
Der Wert der heutigen öffentlichen Meinung (S. 330)	Stadttrat Dr. S. Tobler
Dietrich Schäfer, Miljutow und der Reichstagsab- geordnete L. Haas (S. 343)	Dr. B. Friedrich
Eheerlaubnis und Eheverbot (S. 348)	Professor Dr. Trumpp
Das stilisierte Leben (S. 357)	Dr. phil. Franz Haifer
Bild der Lage (S. 368). — Unerfreuliches (S. 379). — Erfreuliches (S. 382). — Bücherschau (S. 385)	Dr. Erich Kühn

Die Freiheit der Meere nach dem Kriege, unsere und Englands koloniale Kriegsziele.

Von Admiral z. D. v. Grapow.

I. Seerechtliche Begriffe.

„Die Freiheit der Meere“, das ist in diesen bitteren Kriegsjahren ein Schlagwort geworden, wie kaum ein zweites! Unser Reichskanzler hatte es als eins der Hauptkriegsziele bezeichnet, das er mit Amerikas Hilfe durch internationale Abmachungen erreichen wollte. Während sich nun allmählich die uns wünschenswerten Friedensziele im Osten und Westen klären, bleibt als solches gegen England bis heute nur der schleierhafte Begriff „einer Erringung der Freiheit der Meere“ als einziges Ziel bestehen! Wie weit aber gehen die Ansichten über die Auslegung dieses Begriffes auseinander! Der Vorkämpfer für die Freiheit der Meere, der bisherige Schiedsgerichts- und Friedensapostel, Präsident Wilson, hat sich z. B. auf der einen Seite mit Post- und Schiffsperre und mit Ausfuhr-

aufsicht im eigenen Lande durch England zufrieden gegeben und schloß Augen und Ohren über dessen Kriegsgebietserklärung in der Nordsee, nach der anderen Seite aber drohte und zeterte er um das Leben jedes vor der Reise gewarnten Amerikaners, der auf Dampfern — beladen mit Munition, giftigen Chemikalien und Motormaschinen — durch den von uns als Kriegsgebiet bezeichneten Seeraum nach England fuhr! Nun hat auch er uns den Krieg erklärt, weil wir gegenüber den unausgesetzten Übertretungen des Völker- und Seekriegsrechts von seiten unseres gefährlichsten Feindes auch unsererseits mit aller Schärfe die Hungerblockade Englands durch unseren U-Bootskrieg beantworteten. Wenn Staatsmänner die „Freiheit der Meere“ während des Krieges so verschieden auslegen, so darf man sich nicht wundern, daß sich die Millionen von Zeitungslesern über die Bedeutung und die weiteren Zusammenhänge dieser Begriffe im unklaren sind. Nicht anders steht es mit den Worten Seegeltung und Seeherrschaft. Ich will daher diese Begriffe zunächst erklären und dabei auch einige seerechtliche Fragen streifen.

Ganz allgemein gesprochen, versteht man unter „Freiheit der Meere“ im Frieden den ungehinderten Verkehr aller Nationen auf dem Ozean und in den Häfen der Welt. Im Kriege haben die Neutralen zu unterscheiden zwischen dem Verkehr mit den Kriegführenden und dem mit den anderen Neutralen. Den Verkehr mit den Kriegführenden können sie nur soweit beanspruchen, als das Seekriegsrecht ihnen denselben nicht sperrt, denn obgleich das offene Meer international ist, ist feindliches Privateigentum oder für den Feind bestimmte Bannware — zum Unterschied von den völkerrechtlichen Regeln des Landkrieges — nach dem Seebeuterecht von jeher der Wegnahme durch den Feind unterworfen gewesen. Wiederholte Bemühungen, das Seebeuterecht abzuschaffen, sind bisher in allen Konferenzen an dem Widerstande Englands gescheitert. Um es aber ausüben zu können, muß auch das Recht der Anhaltung und Durchsuchung neutraler Schiffe durch die Kriegführenden bestehen bleiben. Da nun das internationale Meer selbst — ohne Einschränkung — „Kampfgebiet“ ist, wird das Durchsuchungsrecht die neutrale Schifffahrt stets belästigen. Aber namentlich sind es zwei Begriffe, die es auch für die Zukunft unmöglich erscheinen lassen, sogar die Schifffahrt zwischen zwei neutralen Staaten während der Dauer irgend eines Seekrieges unbehelligt zu lassen: das sind die seerechtlichen Begriffe der „Bestimmung der Ware“ und der „fortgesetzten Reise“. Dazu folgende Erklärung: Nachdem man in der zweiten Haager Friedenskonferenz 1907 die Begriffe der „unbedingten“ und „bedingten“ Bannware geschaffen hatte, setzte man in der Londoner Konferenz von 1909 fest, daß nur für die unbedingte Bannware — Kriegsmaterial im engeren Sinne — die erweisbare oder vermutliche Bestimmung der Ware auf einem neutralen Schiffe gelten sollte, für bedingte Bannware — Lebensmittel, Futtermittel, Gold, Silber und Papiergeld, Feuerungs- und Schmiermaterial — einzig und allein der Bestimmungsort des Schiffes nach seinen Schiffspapieren. Mit andern Worten: ein mit Munition von neutralem Hafen nach einem

Stadt- u. Univ.-Bibl.
Frankfurt/Main

anderen neutralen Hafen fahrendes Schiff durfte demnach als Prise aufgebracht werden, wenn der Kriegführende vermuten konnte, daß die Ladung von dem Bestimmungsort des Schiffes aus über See oder Land weiter zu seinem Gegner verfrachtet werden sollte oder konnte. War dasselbe Schiff dagegen mit Lebensmitteln oder anderen zu „bedingter“ Bannware gehörigen Sachen beladen, so durfte es nach diesen Bestimmungen nicht beschlagnahmt werden, wenn nach den Schiffspapieren das Schiff und die Waren nach einem neutralen Hafen bestimmt waren. In diesem Falle sollte also nicht nachgeprüft werden, ob die Waren von dort weiter gehandelt werden könnten.

Wir haben gesehen, wie England gerade diese Beschlüsse über den Haufen geworfen hat, um seine völkerrechtswidrige Blockade durchführen zu können: Nichtanerkennung von Beschlüssen sämtlicher Seerechtskonferenzen, wo es ihm paßt, Abänderungen der im Haag und in London beschlossenen Bannwarelisten und Aufnahme von ausdrücklich freien Waren in diese Listen; also Behinderung der Freiheit der Meere im Verkehr der Neutralen an allen Ecken und Ranten!

Es würde zu weit führen, auf diese Verhältnisse näher einzugehen. Wenn aber England alle Konferenzbeschlüsse auf den Kopf stellt, um durch Zwangsmaßregeln gegen Handel und Schifffahrt der Neutralen die Blockade gegen ein ganzes Volk von 70 Millionen wirksam zu machen, so darf sich niemand wundern, daß wir zur Ruhbarmachung der einzigen Waffe, die solche völkerrechtswidrige Blockade erwidern kann, den U-Bootskrieg erklären, indem wir jeden Schiffsverkehr nach den Häfen unserer Feinde allen Schiffen untersagen. Dazu haben wir um so mehr Berechtigung, als wir ja von Amerika im besonderen wissen, daß dieser Verkehr seit zwei Jahren in der Hauptsache nur Waren befördert, die den Krieg verlängern helfen und die England selbst in diesem Kriege aus der Freiliste und der Liste der bedingten auf die der unbedingten Bannwaren gesetzt hat.

Soweit es sich um die Behandlung von Schiffen auf der freien See handelt, bedarf es zur Regelung all der vorhin angedeuteten Rechtsverhältnisse also auch weiterhin internationaler Abmachungen, um die „Freiheit der Meere“ in gewissen Grenzen zu sichern oder zu regeln.

Das freie Meer grenzt aber gar nicht an die Küsten selbst, sondern an die Grenzen der Hoheitsgewässer der Uferstaaten. Diese beginnen 3 Sm. = 5,5 km von der Niedrigwasserstrandlinie entfernt oder innerhalb Kanonenschußweite dort, wo Küstenbefestigungen vorhanden sind, d. h. heute bis auf etwa 25 km Seeraum. Die Grenzen dieser Hoheitsgewässer müssen die Neutralen im Kriege ebenso bewachen wie ihre Landgrenzen, damit auf diesem Gebiete keine Kriegshandlungen stattfinden. Nur das Asylrecht gestattet unter bestimmten Voraussetzungen sogar den Kriegsschiffen der kriegführenden Parteien eine beschränkte Aufenthaltserlaubnis, ja sogar Vorratsergänzung, z. B. bei Seenot oder Mangel an Kohlen zur Weiterfahrt. So lief das im Februar bei einem Kampfe schwer verletzte Torpedoboot V 69 aus Seenot den holländischen Hafen IJmuiden an; nachdem dort die Be-

schädigungen, die die Seefähigkeit des Fahrzeuges beeinflusst hatten, aus-
gebessert waren, durfte es in Begleitung holländischer Kriegsschiffe den
fremden Häfen wieder verlassen. Im Frieden und im Kriege gelten aber
in diesen Hoheitsgewässern lediglich die Schiffsahrtsgesetze des Uferstaates;
wir werden später sehen, wie einschneidend dies auf die sog. „Freiheit der
Meere“ einwirken kann.

Unter „Seegelung“ kann man den sich in Gesetzen und Einrichtungen
kundgebenden Willen einer an das Meer grenzenden Macht verstehen, an
der freien Benutzung des Meeres teilzunehmen. Dazu gehören z. B. die
Förderung der eigenen Schiffsahrt, Ausbau der Häfen, Teilnahme an der
Entwicklung des Seerechtes, Einrichtung des Konsulatswesens, Schiffsahrt-
verträge u. a. m. In welchem engeren Zusammenhang die Seegelung außer-
dem mit Volkswirtschaft, Welthandel und Kolonialpolitik steht, soll später
ausführlich besprochen werden.

Solange Kriege zwischen den Mächten möglich sind, d. h. wohl für die
Ewigkeit, kann die „Seegelung“ eines Staates nur Bestand haben, wenn
sie durch eine Seemacht geschützt wird. Der Schutz des Seehandels
durch eine seiner Größe entsprechende Kriegsflotte ist daher die Grundlage
jeder Seegelung im Frieden wie im Kriege.

Wer nun die unbeschränkte Seeherrschaft einer anderen Macht
nicht anerkennen will, muß das Maß seiner Seegelung und Seegewalt so
stellen, daß auch die herrschende Macht ein Risiko eingeht, mit ihm in einen
ernsten Streit zu geraten. Mit diesen Gedanken wurden seinerzeit unsere
Flottengesetze geschaffen. Aber die Stärke der Seegelung und Seegewalt
ist nicht allein von der Größe der Flotte, sondern auch von der geogra-
phischen Lage des die Seegelung beanspruchenden Staates abhängig.
Die Küsten Frankreichs sind z. B. durch die dazwischenliegende spanische
Halbinsel strategisch ungünstiger zu verteidigen als die Englands. Ander-
seits bildet die Kanalküste Frankreichs mit ihren vielen gut geschützten Häfen
eine ausgezeichnete Angriffsfront gegen die nahe englische Küste. Wir sehen
daher auch, daß der im 17. und 18. Jahrhundert von Frankreich gegen Eng-
land geführte Kreuzer- und Kaperkrieg fast ausschließlich von den Kanal-
häfen seinen Ausgang genommen hat. Diese geschichtliche Tatsache
sollten wir beim Friedensschluß nicht vergessen!

2. Die Entwicklung des Seeverkehrs in den letzten Jahrzehnten.

Bevor nach der Klarstellung dieser allgemeinen seerechtlichen Begriffe
auf unsere Seeverhältnisse nach dem Kriege eingegangen wird, ist ein kurzer
Überblick über die Entwicklung des internationalen Seeverkehrs in den letzten
Jahrzehnten nötig.

Nachdem England im 18. und 19. Jahrhundert seine Seeherrschaft auf
allen Meeren zur Geltung gebracht und durch eine mächtige Kriegsflotte
gesichert hatte, begann es nach dem Grundsatz des Freihandels die „Freiheit
der Meere“ für den Handel aller Nationen zu predigen. Es muß anerkannt

werden, daß sich unter Englands Führung ein Jahrhundert lang Handel und
Wandel auf dem Meere bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts in erfreulicher
Weise entwickelt haben. Aber dabei darf nicht vergessen werden, daß dies
geschah, nachdem — wie eben gesagt — die uneingeschränkte Seeherrschaft
Englands durch diplomatisches Geschick, durch die Tüchtigkeit der englischen
Kriegsflotte und Kaufleute gesichert worden war.

In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts sehen wir nun, daß
sich unter diesen günstigen Verhältnissen namentlich alle germanischen Völker
ihres einstigen Geschickes in der Seefahrt erinnern. Die holländischen, dänis-
schen, schwedischen, besonders aber die norwegischen und deutschen Reedereien
nahmen eine ungleich schnellere Entwicklung als die der romanischen Nationen
und machten insgesamt der englischen Handelsflotte eine ihr immer stärker
fühlbare Konkurrenz. In England entstand daher eine Nervosität, ähnlich
der zu Cromwells Zeiten, die damals im Jahre 1651 zu der sog. „Schiffsahrt-
akte“ geführt hatte, nach der nur englische Schiffe Waren aus dem überseeischen
Ausland nach englischen Häfen bringen durften, Schiffe unter fremder Flagge
nur solche aus ihrem eigenen Mutterland. Dieses Gesetz hatte die lang-
jährigen englisch-holländischen Kriege des 17. und 18. Jahrhunderts zur
Folge, bei deren Beendigung die Holländer endgültig als die bisherigen
„Frachtfahrer der Welt“ durch ihre Gegner verdrängt wurden, einen Teil
ihrer Kolonien verloren und damit den Niedergang ihrer bis dahin glänzenden
Industrie erlebten.

Nun kann man deutlich erkennen, wie seit Beginn dieses Jahrhunderts
England versucht hat, während des Friedens die Freiheit der Meere
wieder zu beschränken. Jos Chamberlains Versuch, den englischen Imperialis-
mus zu wecken, indem er einen engeren, namentlich zollpolitischen Zus-
ammenschluß des englischen Weltreichs anstrebte, zielte z. B. auch dahin.
Bei den Verhandlungen der zweiten Haager Friedenskonferenz 1907 trat
die offene Gegnerschaft Englands, die Freiheit der Meere auf breitere
Grundlage zu stellen, deutlich in Erscheinung. Dieses Bestreben setzte sich
bei der Weigerung der Ratifizierung der Londoner Schiffsahrtkonferenz 1909
weiter fort. Anfang 1914 überraschte dann England die Welt mit der An-
ordnung, daß es größere Handelsschiffe zur Verteidigung armieren würde.
Das war einerseits die Beendigung der sog. Freiheit der Meere, andererseits
eine ganz unzweifelhafte Vorbereitung für den jetzigen Krieg; ersteres ins-
fern, als die über 50% der gesamten Schiffsahrt betragende englische Handels-
flotte mit ihrer Bewaffnung dem Seekriege dienstbar gemacht wurde, also
auch im Frieden den anderen seefahrenden Nationen gewissermaßen be-
drohend gegenüberstand.

Dann kam der Weltkrieg, und mit einem Schlage wischte England
alle see- und völkerrechtlichen Abmachungen weg. Im Oberhaus fiel das Wort,
daß alle diese Abmachungen „Fetzen Papier“ seien, die im Interesse Englands
während dieses Krieges in den Papierkorb gehörten. Noch nie ist das See-
und Völkerrecht so mißachtet worden, wie in diesem Kriege durch England.

Man könnte ja nur längst Bekanntes wiederholen! Aber durfte ein solcher Gegner erwarten, daß wir ein Mittel unbenuzt lassen, um auch sein Volk die Schwere des Krieges fühlen zu lassen? Dürfen wir einen solchen Gegner schonen? Nein, das wollen wir nicht und das dürfen wir auch nicht, wenn wir überhaupt den Krieg vor unserem wirtschaftlichen Ruin beendet sehen wollen! Das Wesen des Krieges ist Gewalt, Mäßigung ist Blödsinn! Das hat zwar kein deutscher Staatsmann gesagt, sondern ein englischer, nämlich der, der in aller Stille Englands Seekriegsführung vorbereitet hat: der Admiral Lord Fisher, als Organisator ein Gegenstück zu unserem Großadmiral v. Tirpitz. Von ihm kommt — das wissen wir genau — die ganze Strategie des heutigen englischen Blockadekrieges. Mäßigung ist Blödsinn! Das sei heute die Lösung unserer braven U-Boote!

3. Aussichten und Grundlagen für eine wahre Freiheit der Meere nach dem Kriege.

Versuchen wir einmal, uns klar zu machen, welche Hoffnungen wir Deutschen hegen dürfen, daß die heutigen Zustände auf dem Meere in Zukunft nicht wieder eintreten. Ich für meine Person bezweifle, daß es jemals möglich sein wird, die Freiheit der Meere durch internationale Verträge zu sichern. Denn wie heute, so werden auch später seerechtliche Verträge im Kriege von dem, der die Macht dazu hat, beiseite geworfen werden, wenn es ihm nützlich ist.

Aber gesetzt den Fall, daß solche internationale Abmachungen doch zustande kommen sollten, so können ihnen trotzdem schon im Frieden nationale Widerstände entgegengesetzt werden, die erstere ausschalten oder unwirksam machen; d. h. die einzelnen Staaten können in ihren Hoheitsgewässern und Häfen Bestimmungen erlassen, die durch internationale Verträge nicht getroffen werden können. Unser Handel und namentlich unsere Reederei kann durch die Zollpolitik anderer Staaten, durch Änderung des Begriffes der Küstenschiffahrt, die völkerrechtlich der internationalen Seeschiffahrt von den einzelnen Staaten verschlossen gehalten werden kann, durch Hafenpolizeiverordnungen, Hafenabgaben, Lotsengebühren, Einmischung in die Seemannsordnungen so geknebelt werden, daß sie einfach vom friedlichen Wettbewerb ausgeschlossen werden.

Der erste Punkt, Zollpolitik, wird uns zu schaffen machen, denn nach den Verhandlungen unter Lord Balfour scheint England tatsächlich den Übergang zur Schutz Zollpolitik innerhalb seines Weltreiches einzuleiten. Das wird, wie wir später sehen werden, auch ganz besonders auf die Gestaltung unseres zukünftigen Kolonialbesitzes einwirken.

Der zweite Punkt, die Ausdehnung des Begriffes der Küstenschiffahrt, hat uns vor dem Kriege schon manche Sorge gemacht. Man versteht nach dem neuzeitigen Seerecht unter Küstenschiffahrt nicht nur die mit kleinen Fahrzeugen unmittelbar an der Küste betriebene Schiffahrt, sondern das

Anlaufen von zwei oder mehreren Häfen desselben Landes auch durch die größten Seeschiffe. So erklärte Amerika den Seeverkehr von seiner Westküste nach den Havaiinseln und Philippinen als Küstenschiffahrt, ebenso die Fahrt durch den Panamakanal von den östlichen nach den westlichen Häfen und umgekehrt; Australien verbot den deutschen Reichspostdampfern aus dem gleichen Grund das Anlaufen mehrerer australischer Häfen hintereinander ohne Zollkontrolle; diese Beispiele könnten noch vermehrt werden. Es ist nun aber denkbar, daß auch England — nach denselben Grundsätzen wie Amerika — nach dem Kriege den Verkehr nach und zwischen seinen Kronkolonien Aden, Ceylon, Singapur, Hongkong zur Küstenschiffahrt gehörig erklärte, oder daß China unter dem Drucke Amerikas und Japans das gleiche für die Fahrt zwischen seinen Häfen tut. Wie das auf unseren Seehandel — ohne deutsche Häfen im Osten — wirken würde, soll noch besprochen werden!

Ähnlich liegt es mit dem Lotsenzwang, den Hafenpolizeiverordnungen, den Hafenabgaben und den den Schiffen in den Häfen angewiesenen Liegeplätzen. Jeder Seemann und Reeder weiß, wie gerade letztere, ob gut oder schlecht, die Lade- und Löschverhältnisse bis zur geldlichen Unerträglichkeit beeinflussen können. Erst kurz vor dem Kriege hat Amerika die Seemannsordnung anderer Länder beeinflussen wollen, indem es versuchte, sich in die Befahungsverhältnisse, Lohnvorschriften und Disziplinarordnung der in seinen Häfen liegenden Schiffe anderer Nationen zu mischen.

Schließlich sei auch die wichtige Kohlenergänzung erwähnt, die sich den internationalen Verträgen selbstverständlich entziehen kann. Einige Jahre vor dem Kriege haben deshalb deutsche Reeder in ausländischen Häfen Kohlenlager auf eigene Rechnung eingerichtet. Die Veranlassung dazu gab der Umstand, daß England während des Russisch-Japanischen Krieges der russischen Flotte die Kohlenentnahme auf dem Wege nach Ostasien in seinen Kolonialhäfen verweigerte, indem die englische Admiralität alle dortigen Kohlenlager für sich mit Beschlag belegte. Dasselbe hat England auch bei anderen Gelegenheiten getan, wenn die politische Weltlage unsicher wurde.

Aus allem geht hervor, daß jede papierene internationale Abmachung über die „Freiheit der Meere“ durch nationale — sei es staatliche oder örtliche — Bestimmungen bis zu einem gewissen Grade aufgehoben werden kann. Solche Hindernisse können nur durch den guten Willen des Staates behoben werden, dem der Hafen gehört. Die Richtigkeit dieser Worte wird bestätigt durch folgende Abmachungen, die die 9. Unterkommission des französischen Handelsausschusses der feindlichen Wirtschaftskonferenz über die Handhabung der Seetransporte nach dem Kriege vorschlägt:

1. Die Einfahrt in die militärischen Häfen und Reeden der verbündeten Nationen wird den deutschen Schiffen formell verboten sein. Die gleichzeitig den Handels- und Kriegsschiffen dienenden Reeden und Fahrwasser sind in diese Bestimmung eingeschlossen.

2. Deutsche Schiffe werden in Handelshäfen mit außerordentlich hohen Abgaben belegt werden. Diese Maßnahme kann bestehen in einer Erhöhung

der vorhandenen Tonnenabgabe oder in einer Sonderabgabe oder einer Verdoppelung der Hafengebühren. Eventuell können auch Abgabenzuschläge auf die von deutschen Schiffen beförderten Waren — auch wenn letztere keine deutschen sind — ins Auge gefaßt werden.

3. Die einheimischen Schiffe sollen Tarifbegünstigungen genießen. — Die Schiffe der jetzt Verbündeten sollen weniger hohe Tarife zahlen als die der Neutralen.

4. Es wird ein Übereinkommen zwischen den Verbündeten getroffen werden, um in kürzester Frist ihre Schiffsverkehrsverträge mit den Neutralen zu kündigen.

Wenn diese freundlichen Absichten zur Ausführung kommen, dann kann man wohl mit Recht fragen: Was nützt uns die Freiheit der Ozeane, wenn die Tore zu ihnen geschlossen gehalten werden können? Über allem aber steht die Gewißheit, daß England in einem künftigen Kriege alle völkerrechtlichen Abmachungen nach eigenem Ermessen, wie heute, mit Füßen treten wird. Glaubt denn ein verständiger Mensch daran, daß sich England scheuen wird, die heute geübte Tyrannei auf dem Meere nicht zu wiederholen, solange es die Macht dazu hat?

Es gibt nur ein Mittel, die Freiheit der Meere im Frieden zu sichern, das heißt: eigene Unabhängigkeit, und es gibt nur ein Mittel, sie im Kriege aufrecht zu erhalten, das heißt: Macht!

Nun hört man Stimmen, die meinen, es sei gar nicht nötig, unsere Reederei so wieder auferstehen zu lassen wie vor dem Kriege; es gäbe ja noch andere Wege, den Handel zu entwickeln, z. B. nach Bagdad! Die Begeisterung für eine mitteleuropäische Wirtschaftsgemeinschaft, für die Welthandelsstraße Berlin—Bagdad, ist ja bereits abgeklaut, oder glauben ihre Vertreter noch heute, darauf ein neues Emporblühen unseres allgemeinen Außenhandels gründen zu dürfen? Bekanntlich hat das Geschrei über diesen Handelsweg schon heute bei unseren türkischen Bundesgenossen Mißtrauen erregt. Aber lassen wir einmal ein paar Zahlen sprechen! Unser Außenhandel bezifferte sich 1902 auf 11 Milliarden Mark, 1909 auf 14 und 1913 auf 21 Milliarden; die letzte Ziffer teilt sich in 10,8 Milliarden für Einfuhr und 10,2 für Ausfuhr. Davon betrug die Ausfuhr nach dem Orient nur 313 Mill. Mark, die Einfuhr von dort 199 Mill. Mark. Prof. Bernhard Harms in Kiel berechnet, daß 1913 die gesamte Einfuhr Deutschlands, die über das Meer zu uns kam, 46% im Werte von 5 Milliarden Mark betrug, gegen 21% der Einfuhr vom Jahre 1886. Unseren überseeischen Außenhandel wird demnach die Verbindung mit dem Orient nie ersetzen können!

Es ist nun sehr merkwürdig, daß gerade ein Teil unserer Industrie — allerdings nur ein kleinerer — eine uninteressierte Haltung einnimmt, wenn man von Handelschiffahrt und deren Schutz spricht. Gerade die Industrie, der die Heranschaffung der Rohstoffe und die Ausfuhr der Fertigfabrikate eine Lebensbedingung ist, kann sie am allerwenigsten entbehren. Aber wer soll uns die für unsere Fabriken notwendigen Waren heranschaffen, wer sie

ausführen in die weite Welt? Es kann doch nur unsere eigene Handelsflotte tun; oder wollen wir nach dem Frieden England gestatten, das von ihm angestrebte Frachtenmonopol auch uns gegenüber auszuüben? Wenn sich England während dieses Krieges nicht entblödet, sein Reedereigeschäft den eigenen Verbündeten gegenüber in schamlosester Weise auszunutzen, um Kriegsverluste in Kriegsgewinne umzuwandeln — ich denke an die Kohlenzufuhr nach Frankreich und Italien —, dann kann man sich vorstellen, wie es ein Handelsmonopol im Frieden gegen uns ausnützen würde. Nie und nimmer würde England die Waren seines größten Konkurrenten zu den gleichen Bedingungen wie seine eigenen in alle Welt verfrachten! Es würde eine Abhängigkeit unseres gesamten Arbeitsmarktes von dem fremden Reedereigeschäfte entstehen, die bis in die Stube des Arbeiters zu spüren wäre! Die Wiedererstehung unserer Handelsflotte brauchen wir wie unser täglich Brot, und es ist dankenswert, wenn Herr Ballin in unzweideutiger Weise erklärt hat, daß die deutsche Reederei nicht die Absicht hat, nach dem Kriege die Hände in den Schoß zu legen, wenn der Kampf mit der Konkurrenz auch noch so schwer werden mag. Und dieser Kampf wird schwer — ja sehr schwer — sein, angesichts der ungeheuren Rücklagen an Geld, die dänische, norwegische, holländische und japanische Reedereien, vor allen Dingen aber englische, aus den riesenhaften Verdiensten gemacht haben, die ihnen der Krieg und die Frachtraumnot bis zur endlichen Erklärung unseres uneingeschränkten U-Bootskrieges gebracht hatten. In unserem Lande ist die Unkenntnis über die Wichtigkeit des überseeischen Güteraus-tausches für die Volkswirtschaft leider immer noch so groß, daß nicht oft genug auf diese „englische Gefahr“ hingewiesen werden kann. Und um eine solche handelt es sich tatsächlich; denn es ist ja immer offensichtlicher geworden, daß England den Krieg bis zur endlichen Eröffnung unseres U-Bootskrieges nur deshalb hat in die Länge ziehen wollen, weil es sich das See- und Welt-handelsmonopol wieder ebenso verschaffen wollte, wie früher nach den eng-lisch-holländischen Kriegen im 17. und 18. Jahrhundert.

Damit scheint mir bewiesen zu sein, daß wir die Wiedererstehung unserer Handelsflotte ebenso notwendig brauchen, wie die Wiederherstellung unserer Industrie und unseres Welthandels. Wir würden ein Rumpf ohne Arme bleiben, der sich das Essen nicht ohne Hilfe des andern zum Munde führen kann, wenn wir ohne eigene Schiffsahrt leben müßten!

Aber ist solche Wiedergeburt zu erwarten, ja unter den geschilderten Verhältnissen überhaupt möglich, wenn unsere Reederei im Auslande nur geduldet wird? Würde sie nicht nach dem, was ich sagte, herausgejagt werden können — trotz internationaler Abmachungen — dort, wo man sie nicht haben will? Ist uns das Gastrecht in mehr oder weniger freundlichen Staaten so sicher, daß wir darauf unsere Schiffsahrt wieder aufbauen können? Welche Länder bleibe nuns denn überhaupt übrig, es in Anspruch zu nehmen, wenn unsere Gegner unsere Kolonien festhalten? Nur Amerika und Ostasien!

In dem einen Weltteil nutzen schon jetzt die Vereinigten Staaten, in dem anderen Japan die Zeit aus, uns den Boden abzugraben. Wissen wir doch, daß unsere Gegner nicht nur in ihren eigenen Kolonien, sondern auch im neutralen Auslande dort, wo die langjährigen deutschen Importe fehlen, Lieferungskontrakte auf Jahre hinaus abschließen, die nichts anderes zum Zwecke haben, als uns die bisherigen Absatzgebiete zu rauben, und daß sie überall versuchen, die deutschen Exportfirmen zur Liquidation zu bringen!

Nein, unseren Außenhandel können wir nur wieder ausbauen, wenn unsere Handelsflotte auf die alte Höhe gebracht wird und sich unsere Schifffahrt auf eigene Häfen stützen kann. Die Endpunkte und die wichtigen Zwischenpunkte deutscher Seehandelsstraßen müssen deutsch sein! Das allein kann uns die „Freiheit der Meere“ sichern! Eine Seehandelsstraße, die nur an ihrem Ausgangspunkt eine feste Basis hat, gleicht einer Angelrute, deren Ende bald hier, bald dorthin schwankt; zu einer festen Brücke gehört an beiden Ufern ein Stützpunkt, ja auch Zwischenpfeiler, wenn sie zu lang ist!

Ich nannte schon vorhin die einzigen Mittel, die uns eine solche feste Verbindung schaffen können; sie sind im Frieden: eigene Unabhängigkeit, d. h. Kolonialbesitz, im Kriege: Macht, d. h. Seemacht.

4. Kolonialpolitik und ihre Zusammenhänge mit Weltpolitik und Seemacht.

Verfolgt man nun die Kriegsliteratur, die sich mit unserer Zukunft beschäftigt, so ist aus ihr zu ersehen, daß alle — der Staatsmann, der Seesoffizier, Kaufmann, Industrielle, Reeder und selbst die Sozialdemokratie — einmütig zu der Anschauung gekommen sind, daß wir Kolonien brauchen.

Politisch betrachtet haben wir Kolonien nötig und müssen daher ihre Wiedererlangung anstreben; aber wirtschaftlich betrachtet verlangen unsere Verhältnisse sogar, daß dieser Besitz weiter ausgebaut wird! In welchem Maße wir bereits Industriestaat geworden sind, lehren die Zahlen, die vorhin angegeben worden sind. Daher ist es erforderlich, daß wir die fehlenden Rohstoffe viel mehr als früher in eigenen Kolonien erzeugen. Die Erkenntnis dieser Verhältnisse ist heute Allgemeingut der Nation geworden, denn selbst sozialdemokratische Führer, wie die Abg. Dr. Quessel und Severing, setzen sich mit Wort und Schrift für diese Notwendigkeit ein.

Die Entwicklung und Ausnutzung der Kolonien ist jedoch nur durch den Seeverkehr mit dem Mutterlande möglich. Andererseits muß die Handelsflotte in den Kolonien aber auch ihren zweiten überseeischen Stützpunkt finden, damit sie ihrer ebenso wichtigen Aufgabe, der Vermittlung des Außenhandels mit fremden Nationen, ohne Anfeindung gerecht werden kann, wie dies früher gesagt war.

Der überseeische Handelsverkehr steht demnach in wechselseitiger Beziehung zur Kolonialpolitik. Die Grundlage der Seegelung, die mit ersterem verbunden ist, ist aber, wie wir gesehen haben, eine Seemacht. Deshalb

müssen unsere Marinepolitik, Kolonialpolitik und Weltpolitik miteinander Hand in Hand gehen. Das vergessen leider viele Freunde unserer Kolonien und viele Kolonialpolitiker, die immer nur das rein örtlich Wirtschaftliche des Kolonialbesitzes in Betracht ziehen.

Ich muß hier auch davor warnen, die militärischen Erfahrungen dieses See- und Kolonialkrieges zu verallgemeinern. Ein Bündnis, wie wir es heute bekämpfen, können wir wohl auf dem Lande in Europa bewältigen, aber nicht auf See. Trotzdem wäre es falsch, unsere zukünftige Kolonial- und Weltpolitik nach solcher Gegnerschaft einrichten zu wollen. Geseht den Fall, England und Deutschland hätten in diesem Weltkriege ihre Rollen vertauscht, England kämpfte mit Österreich, Bulgarien und der Türkei gegen Deutschland, Frankreich, Italien, Rußland und Japan, so wäre nicht nur das Ende der englischen Weltherrschaft, sondern auch seiner Vorherrschaft zur See in allen Erdteilen mit Sicherheit eingetreten. Die Verkennung dieser Tatsache und die traurige Eigenschaft des Deutschen, große Fragen und Dinge so gründlich und lehrhaft zu behandeln, daß er sich schließlich in Kleinigkeiten verliert oder zu einseitigen Schlüssen kommt, erscheint uns heute gerade bezüglich unserer Kolonialpolitik böse Früchte tragen zu wollen.

Eine Kolonialpolitik als „Ding für sich“ wird uns ganz falsche Wege führen; sie muß sich nach unserer Weltwirtschaft und unserem Seehandel — mit einem Wort nach den Interessen unserer Seegelung richten. Man kann nicht die Karte von Afrika in die Hand nehmen und vom rein geographischen Standpunkte aus sagen: das paßt mir; da wächst alles, was ich brauche; da will ich mir ein großes zusammenhängendes Kolonialreich gründen! Sondern man muß daran denken, daß einzig und allein die wirtschaftlichen Interessen, die für die Außenentwicklung von Industrie und Handel notwendig sind, unsere Politik in der ganzen Welt leiten dürfen.

5. Stützpunkte für unseren Seeverkehr.

Ich glaube bewiesen zu haben, daß die „Freiheit der Meere“ sich nur sichern läßt, wenn unserer Schifffahrt Stützpunkte im Auslande geschaffen werden, die sowohl für die Handels- als auch für die Kriegsflotte brauchbar sind. Solche Stützpunkte sind auch notwendig, um in Zukunft Fehler zu beseitigen, die unsere militärische Organisation und die Vorbereitung für einen neuen Krieg berühren. Das Schicksal unserer Handelsflotte, die mit ihr im Auslande internierten Schiffsbesatzungen, die vielen auf neutralen Schiffen der Heimat zufliehenden, aber von ihnen heruntergeholtten Dienstpflichtigen und die im Feindesland festgehaltenen Deutschen machen es erforderlich, unsere Wehrgesetze zu ändern. Wir werden nicht um die Notwendigkeit herumkommen, im weiten Auslande deutsche Sammelpunkte für alle deutschen Männer und Schiffe zu schaffen, die in einem zukünftigen Kriege nicht mehr nach der Heimat zurückkehren können.

Militärisch handelt es sich bei der Auswahl von Stützpunkten um zwei verschiedene Arten: um eigentliche Schifffahrtsmittelpunkte in den deutschen Kolonien und um Etappenpunkte auf dem Wege zu ihnen.

Die Anforderungen, die an solche Schiffahrtsmittelpunkte im Interesse der Kriegs- und Handelsmarine gestellt werden müssen, sind groß. Sie müssen nach See zu durch Artillerie und Minen verteidigt werden können; die Lage muß so sein, daß der Feind nicht in der Nähe eine größere Landungsunternehmung ausführen kann, und die Liegeplätze der Schiffe dürfen von See und Land aus artilleristisch nicht erreichbar sein; Kohlen, Proviant, Ausrüstungsgegenstände müssen vorhanden sein; militärische Rückfichten erfordern Reparatur- und Dockanlagen. Allen diesen Anforderungen genügen nur wenige Hafenplätze der Erde. Einige Beispiele mögen dies erläutern.

Der Hafen von Dakar in Französisch-Senegambien, von Simonstown in der Nähe von Kapstadt, von Colombo auf Ceylon und von Singapur genügen nicht der Forderung, daß die im Hafen liegenden Schiffe und die Werftanlagen vor einer Beschießung durch eine auf der Meede erscheinende Flotte geschützt sein müssen; die Befestigungen dieser Plätze liegen zu dicht an den Liegeplätzen der Schiffe. Ähnlich war es bei Port Arthur und Tsingtau; letztere beiden lagen außerdem auf Halbinseln, deren Basis von einer Landungsunternehmung abgeschnürt werden konnte. Wenn diese Häfen trotzdem als Flottenstützpunkte ausgebaut worden sind, so ist dies seinerzeit einmal deswegen geschehen, weil an sich keine Auswahl vorhanden war, und zweitens, weil sich die Artilleriewirkung in den letzten Jahrzehnten so außerordentlich erweitert hat. Vor 50 Jahren war man mit 2000—3000 m Schußentfernung zufrieden, heute wurde die Schlacht am Stagerrak von beweglichen Schiffen gegeneinander auf 16000 m mit Treffern begonnen!

Besser eignen sich als Stützpunkte Plätze an Flußmündungen und tief einschneidenden Buchten. Es sei an Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven erinnert. In Afrika kämen in Betracht Bathurst am englischen Gambiafluß, Bissao an einem Flußdelta in Portugiesisch-Guinea, Gabun im französischen Kongogebiet und schließlich in Kaiser-Wilhelmsland auf Neuguinea die Mündung des Sepikflusses (Kaiserin-Augustafuß); dieser Fluß ist bis auf 100 Sm. = 180 km für die größten Seeschiffe, auf 260 Sm. = 380 km für Schiffe von 5 m Tiefgang schon heute befahrbar. Zum Vergleiche sei erwähnt, daß Hamburg 52 Sm. von Cuxhaven und 87 Sm. von Helgoland entfernt liegt. 260 Sm. entsprechen der Entfernung Rotterdam—Koblenz.

Aber das Haupterfordernis für solche Sammelpunkte oder Schiffahrtsmittelpunkte ist, daß sie nicht vereinzelt irgendwo im Weltmeere liegen, sondern inmitten einer Kolonie von größerer Ausdehnung. Um ein Beispiel zu geben: Hongkong ist eine wertvolle Kolonie und Etappe, aber der Platz würde einem energischen Angriff der Japaner ebensowenig widerstehen können, wie z. B. seinerzeit Tsingtau. Dagegen ist es fraglich, ob Japan angesichts anderer wichtiger Kriegsziele ein genügendes Machtaufgebot zusammenbringen könnte, um den Amerikanern die Philippinen mit ihren zahlreichen Häfen und Schlupfwinkeln abnehmen zu können.

Solche vereinzelt liegende Stützpunkte sind eben Etappenpunkte, die zwar wünschenswert, aber nicht unbedingt notwendig sind, wenn starke Mittelpunkte in unseren größeren Kolonien geschaffen werden. Auf dem Wege zu letzteren werden sie im Kriege stets von zweifelhaftem Werte bleiben, wenn man die Seeherrschaft in ihrer Nähe nicht aufrecht erhalten kann. Eine blockierte Etappe ist eben keine Etappe, denn der Feind hindert durch die Blockade, sie als solche zu benutzen; als Funkstation während des Krieges und als Sammelpunkt deutscher Landsleute und Handelsschiffe vor Ausbruch eines Krieges werden sie jedoch von großem Wert sein, wenn sie genügend zur Verteidigung ausgebaut sind. Ich sagte, sie sind wünschenswert, aber sowohl für die Marinepolitik als auch für die koloniale Entwicklung nicht unbedingt notwendig. Lehrt doch die Geschichte, daß keine Großmacht die Erwerbung einer Kolonie deshalb nicht eingeleitet hat, weil die Straße dorthin nicht mit Etappenpunkten gepflastert war. Ist doch Frankreichs Weg nach Hinterindien und Madagaskar bis heute nicht durch genügend geschützte Etappen gesichert; viel weniger, als es sich seinerzeit anschickte, diese Gebiete zu erwerben.

Treten wir nun der Frage näher, wo wir solche Schiffahrtspunkte haben müssen.

Leider sind die dahin gehenden Arbeiten, die im Reichsmarineamt und Admiralstab gemacht sind, der Öffentlichkeit nicht bekannt, während man finden wird, daß eine gewisse Literatur der letzten Zeit den Gedanken eines mittelafrikanischen Kolonialreiches wie eine Treibhauspflanze sorgsam pflegt.

Damit, d. h. mit dem Besitz von Mittelafrika, dem Kongostaat, wäre nach Meinung sehr vieler Kolonialpolitiker Deutschlands kolonialer Ehrgeiz voll befriedigt, denn wir hätten dort alles, was nötig ist, um ein „Deutsches Indien“ erstehen zu lassen. Aber wann werden diese Ausichten greifbare Früchte reifen lassen? Vorläufig sind diese Zukunftsgebiete verschuldet und von der noch im Wachsen befindlichen Schlafkrankheit entvölkert. Viele Millionen deutschen Goldes werden in den Urwäldern verschwinden, und viele Tausende deutscher Männer werden ihr Herzblut lassen müssen, bevor diese Hoffnungen in Erfüllung gehen können. Mehr wie ein Menschenalter wird vergehen, ehe wir von dort nur zum „größeren“ Teile unsere Industrie versorgen können, oder bis wir gar daran denken können, die von dort kommenden Rohstoffe zu unserer wirtschaftlichen Mobilmachung stapeln zu können. Es ist ganz richtig, Politik und namentlich Kolonialpolitik auf lange Sicht zu treiben. Aber wenn diese Sicht — wie hier — mindestens ein Menschenalter dauern wird, so muß man auch für die näher liegende Zwischenzeit sorgen. Und das ist es, was hier vermißt wird!

Mag ein zentralafrikanisches Kolonialreich uns in Jahrzehnten die Früchte tragen, die viele erwarten, ich halte es für ein Unrecht, daß man schon heute, während des Krieges, von der Zersplitterung unseres Kolonialbesitzes — gemeint sind die Südseebesitzungen — redet und von den Gefahren

und Ausgaben, die solcher Besitz in sich schließt, auf der andern Seite aber verschweigt, welche Lasten die Erwerbung des Kongostaates mit sich bringen würde. Abgesehen davon, daß England uns nun und nimmer die mit englischem Kapital finanzierten und an das südafrikanische Eisenbahnnetz bereits angeschlossenen Kupfer- und Goldminen in dem Katangagebiete überlassen wird, gibt es doch zu denken, daß England uns schon vor dem Kriege seine Uninteressiertheit an dem übrigen belgischen Kongostaat angedeutet hat. Die Raub- und Lotterwirtschaft des Kongostaates uns zu überlassen, heißt uns einen Knochen hinwerfen, an dem wir uns die Zähne ausbeissen sollen! Wenn nur für England die Goldminen und die internationale Schiffahrt auf dem Kongo gesichert bleiben, die internationale Schiffahrt, die wie ein dicker Splitter in dem politischen Besitz des Kongostaates sitzen würde, immer bereit, dem Besitzer schmerzliche Wunden zu reißen.

Viel näher und wichtiger erscheinen uns das schwarze Neukontinent Frankreichs, Senegambien, die Häfen Portugiesisch-Guineas, die wertvollen Inseln St. Thomé und Principé, der ausgezeichnete Stützpunkt Gabun in Französisch-Kongo und eventuell die guten Häfen Angolas mit ihrem Hinterlande.

Wir dürfen aber über allen solchen kolonialen Plänen in Afrika, wie sie offenbar weite Kreise hegen, niemals die Erfordernisse vergessen, die die Sicherung der „Freiheit der Meere“ an unsere koloniale Politik in der ganzen Welt stellt.

Beschränken wir unseren kolonialen Besitz auf Afrika allein und geben wir unsere Südseekolonien auf, in denen mehr vorzügliche Häfen sind, als in ganz Afrika, Häfen, in denen die größten Flotten Zuflucht finden können, so schneiden wir damit unserer Marinepolitik, unserem Welthandel und unserer Weltpolitik im weiteren Sinne den Lebensfaden ab. Das soll bewiesen werden, indem zunächst die überseeischen Kriegsziele Englands geschildert werden.

6. Englands Kriegsziele.

Es war bereits gesagt worden, daß Englands ganzes Bestreben dahin geht, uns wirtschaftlich zu ruinieren. Daher — das wissen wir ja auch aus den Aussprüchen englischer Staatsmänner, z. B. Kitcheners — wollte es im Anfang den Krieg möglichst verlängern. Drei Ziele will England erreichen:

1. unsere vor dem Krieg in mächtigem Wachsen befindliche Seeschiffahrt am Wiederaufblühen hindern und sich selbst das Frachtenmonopol sichern,
2. durch letzteres unsere Ein- und Ausfuhr nach Güttdünen beschränken, um dauernd unsere Industrie lahmzulegen,
3. unsere Valuta entwerten.

Wie England die beiden ersten Ziele auf wirtschaftlich-politischem Gebiet erreichen will, ist schon geschildert worden: es hat trotz aller internationalen Abmachungen, die ihm vielleicht beim Friedensschluß durch internationale Regelungen über die sog. „Freiheit der Meere“ abgezwungen

werden könnten, von ihm allein abhängige Mittel in der Hand, unsere Seeschiffahrt zu drangsalieren und unsere Ein- und Ausfuhr zu beschränken. Es wurde geschildert, wie wir uns vor dieser Gefahr nur schützen können, indem wir unseren Kolonialbesitz festigen und uns eigene Stützpunkte für unsere Schiffahrt in der ganzen Welt schaffen. Uns daran zu hindern, soll aber außer den wirtschaftlichen Knebelungen auch die rein politische Machterweiterung des englischen Weltreiches beim Friedensschluß dienen.

Die Wegnahme unserer Kolonien und namentlich die Bessessenheit, unser Ansehen bei den Eingeborenen zu zerstören, deuten auf die Absicht hin, sie bei Friedensschluß für sich oder ihre Dominions zu behalten. Namentlich die hartnäckigen Anstrengungen, die England mit seinen kolonialen Hilfsvölkern und den Portugiesen in Ostafrika macht, deuten darauf hin, welchen Wert es gerade auf die Eroberung dieser Kolonie legt. Man sagt, es habe den Portugiesen für ihren Beistand einen Teil unseres Besitzes versprochen, den Südamerikanern aber den südlichen Teil des portugiesischen Mossamedes mit den Häfen Beira und Delagoabai. Weshalb dort dies hartnäckige Ringen der Engländer gegen eine beispiellose Tapferkeit und Umsicht unseres dortigen Führers mit seinen wenigen weißen Truppen und seinem treuen farbigen Anhang? England will die ganze Ostseite Afrikas besitzen, um, nachdem es auch Ägypten sich angeeignet hat, den Indischen Ozean zu einem geschlossenen englischen Meere zu machen! Mit Ägypten, Arabien, Südpersien und Belutschistan sind die Küsten des Indischen Ozeans in englischen Händen. Nur holländisch-Judien bleibt mit Rücksicht auf Japan noch ein *noli me tangere*, — bis bessere Zeiten kommen! Durch diese politisch-wirtschaftliche Machtentwicklung will England das alte Frachten- und Handelsmonopol wiederherstellen und die Zufuhr von Rohstoffen an uns nach seinem Gutdünken beschneiden, wie es dies früher mit Holland getan hat. Dann erreicht England auch automatisch das Hauptziel, nämlich die dauernde Schädigung unserer Valuta, verhindert damit aber auch die Wiedererstarkung des Deutschen Reiches aus den finanziellen Schwierigkeiten, die ihm dieser Krieg gebracht hat.

7. Eine deutsche Welt Handelsstraße.

Würden wir unsere Südseekolonien aufgeben, so sind wir eben mit unserem ganzen Schiffsverkehr, unserer Ein- und Ausfuhr von Gibraltar ab durch das Mittelmeer, den Indischen Ozean und Stillen Ozean bis zur Küste Westamerikas wirtschaftlich von England abhängig, weil es uns durch eine strenge Anwendung des völkerrechtlichen Begriffes der Küstenschiffahrt nach amerikanischem Muster mit unserer Reederei und unserem Handel von den Häfen dieser Küsten abschließen kann. Das zu erreichen, ist Englands Absicht! England will unsere Schiffahrt, unsere Ein- und Ausfuhr auf den Atlantischen Ozean beschränken!

Dies Ziel Englands können wir nur durchkreuzen, wenn wir mit aller Energie unsere Südseekolonien zurückverlangen. Bleiben wir in ihrem Besitz,

so ist die Forderung, die gestellt wird, erfüllt: es wäre für uns die Möglichkeit gegeben, eine deutsche Weltschiffahrtsstraße über Ostafrika, Hollandisch-Indien, unsere Südseebesitzungen und eventuell Franz.-Ozeanien (Tahiti) bis nach dem Panamakanal und Südamerika und von da weiter nach Westafrika und Europa auszubauen. Im Bismarckarchipel und auf Neu-Guinea sind ausgezeichnete Häfen, die allen Anforderungen für Schiffahrtsmittelpunkte genügen.¹⁾

Haben wir diese Stützpunkte in der Hand und bauen die ganze Straße durch Kabel- und Funkstationen aus, so gehört uns ein Seeweg um die ganze Welt, ohne von Englands Gnaden abzuhängen, auf dem unsere Schiffe auf beiden Halbkugeln der Erde Stützpunkte finden. Mit einer solchen Schiffahrtsstraße und dem kolonialen Besitz in der Südsee würden wir uns nicht ausschalten zu lassen brauchen von den politischen Fragen, die in dem Stillen Ozean — dem Meere der Zukunft, wie die Amerikaner sagen — der Lösung harren. Ohne diesen Besitz werden wir für ewige Zeiten ausgeschaltet bleiben von den weltpolitischen Ereignissen, die sich auf der östlichen Halbkugel der Erde entwickeln werden. Ob sich dies mit der Machtstellung des Deutschen Reiches, wie wir sie durch den Frieden erhoffen, vereinbaren läßt, überlasse ich den Lesern zu entscheiden.

Man wird nun einwenden, daß alle diese Überlegungen fallen müssen, wenn der Suezkanal nach dem Kriege in alleiniger englischer Kontrolle bleibt. Das ist richtig! Aber dürfen wir einem Frieden zustimmen, der dies gestattet? Ich meine, nein! Die völlige Neutralität des Suezkanals muß durch den Frieden wieder hergestellt werden: das ist eine der Forderungen, die die ganze Welt im Interesse der „Freiheit der Meere“ stellen kann und muß. Wenn wir einem Frieden zustimmen müßten, der England allein im uneingeschränkten Besitz des Suezkanals läßt, so ist nicht nur unserem Seeverkehr, sondern auch dem aller Nationen im wahren Sinne des Wortes das Wasser abgegraben, oder er fristete sein Dasein nur von Englands Gnaden. Der Gedanke, daß England die Sperrung des Suezkanals in der Hand behalten könnte, um uns von dem Indischen und Großen Ozean fernzuhalten, ist ein ernster Grund, seine Tyrannei auf dem Wasser zu brechen, oder sie so zu bedrohen, daß England es nicht wagt, sie noch einmal auszunutzen.

Das aber führt zum Schlusse dieser Betrachtungen!

8. Die Sicherung unserer Seemachtstellung.

Wollen wir die Freiheit der Meere in Wahrheit gegen alle Hindernismöglichkeiten sichern, so kann dies nur durch eine Seemacht geschehen. Dazu gehört nicht nur eine Flotte, sondern auch die strategischen Bedingungen, sie

¹⁾ Näheres über unsere Südseekolonien und über die Wichtigkeit der Wiedererwerbung des Inselgebietes (Palau, Karolinen- und Marshall-Inseln) aus politischen und namentlich militärischen Gründen enthält die Schrift: „Die deutsche Flagge im Stillen Ozean“ (Berlin 1916 bei Dietrich Reimer, Preis 1 M.) von Admiral v. Grapow.

zu gebrauchen. Diese aber fehlen uns, und deshalb bedürfen wir einer Verbesserung unserer geographisch-strategischen Lage gegen England selbst. Ein Blick auf die Karte lehrt, wo sie zu finden ist! Darf unsere Flotte Antwerpen, Zeebrügge und Ostende — und wenn möglich einen noch weiter nach Westen reichenden Teil der Küste — in einem Kriege militärisch benutzen, so stehen wir vor Englands Toren. Die Entwicklung aller Waffen wird die Möglichkeit geben, uns gegenüber der Themse und am Ausgange des Kanals so stark zu machen, daß England sich hüten wird, noch einmal einen Strauß mit uns anzufechten, und daß es nicht die ausgesprochene Absicht ausführen kann, den englischen Kanal zu einer englisch-französischen Binnenschiffahrtsstraße zu machen, die dann dem internationalen Seehandel verschlossen werden könnte.

Heute ist die strategische Lage so, daß die Helgoländer Bucht den einzigen Ausgangspunkt für alle unsere Flottenunternehmungen bildet. Die Engländer haben bekanntlich ihre mehr als doppelte Übermacht in zwei Flotten geteilt, von denen die eine in schottischen Häfen, die andere im Kanal liegt. Unsere Hochseeflotte setzt sich deshalb bei jedem offensiven Vorgehen der Gefahr aus, in eine Zwickmühle zu geraten. Diejenige englische Flotte, die angegriffen werden soll, kann sich nämlich taktisch immer so verhalten, daß die zweite Flotte Zeit bekommt, sich zwischen die unstrige und Helgoland zu setzen. So war es auch nach der Schlacht am Skagerrak, wo unsere nach dem Hafen zurückkehrende Flotte in der Nacht und am nächsten Morgen auf Teile einer aus dem englischen Kanal zu Hilfe eilenden Flottenabteilung stieß.

Diese unglückselige strategische Lage, die keine noch so große Schiffszahl ausgleichen kann, würde beseitigt werden, wenn wir die belgischen Häfen militärisch ausnützen können. Was uns die flandrische Küste wert ist, das beweisen doch schon jetzt die von dort ausgehenden Unternehmungen unserer U-Boote und Torpedoboote. Es ist den Engländern doch trotz größter Anstrengung nicht möglich gewesen, die von dort eingeleiteten erfolgreichen Unternehmungen zu unterbinden, und dies, trotzdem alles, was von dort geschehen ist und noch geschieht, nur von einer provisorischen Grundstellung seinen Ausgang nimmt. Erst vor einigen Wochen hat der englische Sieger vom Skagerrak, Admiral Jellicoe, in offener Rede bekannt, daß unser Besitz von Zeebrügge die Bewachung des englischen Kanals sehr erschwert, weil unsere leichten Streitkräfte jedesmal den günstigsten Augenblick für ihre Streifzüge wählen können, ohne daß die britischen Streitkräfte rechtzeitig zur Stelle sein können, um jene zu verhindern.

Ich sehe wohl ein, daß dieses von mir angedeutete Ziel beim Friedensschluß am schwersten zu erreichen sein wird, weil England gerade dagegen den größten Widerstand erheben wird. Aber es ist trotz alledem das einzige Mittel, uns zum zweitenmal von einer völligen Abschließung von der See zu bewahren. Wir müssen dieses Ziel erreichen, wenn wir die uneingeschränkte Seeherrschaft Englands nicht länger anerkennen wollen.

Wir wollen uns ja nicht — wie Neutrale behaupten — durch diesen Krieg an Englands Stelle setzen; dazu ist das Weltreich Englands auch nach erfolgreichem U-Bootskrieg immer noch zu stark begründet, aber wir wollen seine Seeherrschaft so bedrohen, daß England nicht wagt, unseren Welthandel und unsere Schifffahrt auf den Atlantischen Ozean und Westafrika zu beschränken.

Eine völlige politische Einverleibung der belgischen Küste ist dazu nicht unbedingt nötig, aber wohl könnte man sich die militärische Nutzbarkeit der flandrischen Häfen in anderer Weise sichern. Dazu gehört z. B. die Verpflichtung Belgiens, die Häfen in dem Zustand zu halten, wie wir ihn für uns als Stützpunkt im Kriege wünschen müssen, als da sind: Baggerung auf bestimmte Tiefe, Anlage leistungsfähiger Werften mit der Verpflichtung, der deutschen Marine Vorzugsarbeit zu gewähren, Liegerecht im Frieden für eine unbegrenzte Zahl von deutschen, für eine sehr beschränkte Zahl von anderen Kriegsschiffen, Verpflichtung zur Anlage von Befestigungen mit dem Rechte, ihren Zustand zu kontrollieren und ihre Besatzungsstärke zu bestimmen, die Bemannung aber bei Ausbruch von Kriegsgefahr von den in den Häfen ständig liegenden deutschen Schiffen selbst zu stellen, Lagerung von Minenmaterial, Kohlen, Treiböl auf Vorratsschiffen im Hafen.

Natürlich setze ich voraus, daß — wenn wir die flandrische Küste militärisch in der Hand behalten — dies auch mit dem Wege von der Küste zu unseren Landesgrenzen, also mindestens mit einem Teile Belgiens der Fall sein muß, z. B. durch Schaffung eines militärisch von uns abhängigen Flanderns; denn ohnedem würden ja die angedeuteten beanspruchten Rechte in der Luft schweben. Wenn auf die belgische Frage hier nicht näher eingegangen wird, so geschieht es, um nicht vom Thema abzuschweifen. Hier wollte ich nur den ungeheuren Wert der flandrischen Küste für unsere Seegelung in das rechte Licht stellen.

Um solche Friedensbedingungen zu erreichen, müßten wir m. E. auf kolonialem Gebiete zu weitgehende Zukunftswünsche aufgeben. Beschränken wir uns doch lieber auf eine restlose Wiedergabe unserer früheren Kolonien und auf die Erwerbung der französischen und portugiesischen Kolonien von Westafrika mit ihrem Hinterland, namentlich von Franz. Congo und Senegambien, dem Rekrutenland für schwarze Soldaten und — nach französischem Muster — dem Durchzugsrecht durch den belgischen Congostaat, schließlich von Neu-Kaledonien und Französisch-Ozeanien, um die deutsche Weltschiffahrtsstraße zu sichern. Damit wäre unser Ansehen in der Welt ebenso wieder hergestellt, als wenn wir uns an einigen Stellen unseres Besitzes ganz zurückziehen, um ein weites Gebiet von zweifelhaftem Wert — Kongostaat — in Mittelafrrika zu gewinnen.

Unsere „Seegelung“, d. h. unser Welthandel, Weltschiffahrt und ihr Schutz durch die dafür nötige Flotte, steht und fällt mit der völligen Aufgabe einer Verlängerung unserer strategischen Basis in der Nordsee! Der Korv.-Kap. a. D. Graf Reventlow hat ganz recht, wenn er sagt, ohne diese

wohnen wir mit unserem ganzen Kolonialbesitz und unserm Welthandel in Zukunft nur zur Miete bei England.

Erkennen wir es recht, und lassen wir uns durch nichts beirren! England ist unser Feind! Ihm verdanken wir diesen Krieg! England ist es, das mit der ganzen Gemeinheit seiner verlogenen Presse uns in der Welt in Verruf zu bringen sucht! Die Tränen deutscher Frauen und Mütter, die Sorge um das tägliche Brot für sie und unsere Kinder sind Englands Werk! Unter der Tyrannei der englischen Seeherrschaft leidet die ganze Welt, sie wird schon heute ausgenutzt, um auch nach dem Kriege uns vom Welthandel auszuschließen! Arbeiter, Arbeitgeber, Arme und Reiche, alle Berufsstände und alle Parteien ohne Ausnahme, die heute noch anderer Ansicht sind, werden erst nach dem Kriege spüren, wohin wir treiben, wenn wir nicht unentwegt mit allen Mitteln diesem brutalen Gegner zu Leibe gehen, um damit Englands Absicht, den Krieg bis zu unserem wirtschaftlichen Ruin zu verlängern, zu unterbinden.

Wie ein Menetekel stehen vor uns die Zahlen 1588, 1713, 1815, die Zerstörung der spanischen Armada, die Knechtung Hollands im Nymweger Frieden, die Zerschmetterung Frankreichs auf dem Wasser als Folge der Schlacht von Trafalgar im Frieden von Paris. Soll England diesen Zahlen in ähnlichem Sinne das Jahr 1917 als deutsche Knechtung hinzufügen dürfen? Das darf nicht sein! Auf unser Friedensangebot schallte nichts wie Hohngelächter zu uns herüber! Darum: Nieder mit England! Mit allen Mitteln! Wir werden es zwingen mit unsern braven U-Booten, auf die heute unser ganzes Volk in stolzer Erwartung blickt, und mit unserer Hochseeflotte, die vor Ungeduld brennt, sich von neuem mit dem Gegner zu messen.

Schon beginnt England zu fühlen, daß die deutschen Wasserratten beißen! Das Wesen des Krieges ist Gewalt, Mäßigung ist Blödsinn! Dies Wort des englischen Admirals sei jetzt unser Wort!

(m)

Einige Wahrheiten für den deutschen Michel.

Mehr Erde! Daß auf der gegenwärtigen Scholle ein mächtiges Deutsches Reich keinen Bestand habe, leuchtet jedem ein, der einen Blick auf die Landkarte wirft. Russlands Bevölkerung ist von 1870 bis 1917 von 70 Millionen auf 170 gestiegen; am deutschen Blut liegt's nicht, denn die deutschen Siedlungen Russlands zeigen noch eine höhere Kinderzahl als die Stammrussen. Was uns not tut, ist Ansiedlungsland.

Welches andere Bollwerk gegen einen neuen Krieg wäre jetzt wohl zu erträumen als Furcht vor unserer Macht? Daß uns Freundlichkeit nichts hilft, hat wohl dieser Krieg bewiesen. Ist Macht an sich etwas Böses, auch wenn sie den Frieden sichert? Woher aber soll die größere Macht kommen, wenn wir nicht andere Grenzen bekommen?

Wir streben wahrlich nicht nach Weltbeherrschung, aber ist denn wirklich die Entrüstung gerechtfertigt, die sich erhebt, wenn jemand dem deutschen Volk die erste Machtstellung in der Welt wünscht? Wenn wir sie nicht ersteinen, so fällt sie dem Engländer zu, dem nächst dem Russentum — wird sich die Menschheit unter ihrer Vorherrschaft besser stehen als unter deutscher?

Aus Hans Rees von Esenbeck, „Kriegs-Sinnsprüche“.
(J. F. Lehmanns Verlag, München.)