

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1900

27 (27.1.1900) II. Beilage

Sonntag, 27. Januar 1900.

Die Flottengesetz-Novelle.

Entwurf einer Novelle

zum
Gesetze, betreffend die deutsche Flotte, vom 10. April 1898.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen etc.
verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags, was folgt:

I. Schiffsbestand.

§ 1.

1. Der in dem Gesetze, betreffend die deutsche Flotte, vom 10. April 1898 festgesetzte Schiffsbestand wird vermehrt um:

a. verwendungsbereit:

- 1 Flottenflaggschiff,
- 2 Geschwader zu je 8 Linien Schiffen,
- 2 Große Kreuzer } als Aufklärungs- und
8 Kleine Kreuzer } heimischen Schlachtflotte,
5 Große Kreuzer } für den Auslandsdienst;
5 Kleine Kreuzer }

b. als Materialreserve:

- 2 Linien Schiffe,
- 1 Großer Kreuzer } für den Auslandsdienst;
2 Kleine Kreuzer }

vermindert um:

- 2 Divisionen zu je 4 Küstenpanzerschiffen.

2. Auf diese Vermehrung kommen die 8 Küstenpanzerschiffe bis zu ihrem Ersatz als Linien Schiffe in Anrechnung.

II. Indiensthaltungen.

§ 2.

Infolge dieser Vermehrung gelten bezüglich der Indiensthaltungen der heimischen Schlachtflotte folgende Grundsätze:

1. Das erste und zweite Geschwader bilden die aktive Schlachtflotte, das dritte und vierte Geschwader die Reserve-Schlachtflotte.

2. Von der aktiven Schlachtflotte sollen sämtliche, von der Reserve-Schlachtflotte soll die Hälfte der Linien Schiffe und Kreuzer dauernd im Dienste gehalten werden.

3. Zu Manövern sollen einzelne außer Dienst befindliche Schiffe der Reserve-Schlachtflotte vorübergehend in Dienst gestellt werden.

III. Bereitstellung der Mittel.

§ 3.

Die Bereitstellung der infolge dieses Gesetzes erforderlichen Mittel unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat.

Urkundlich etc.
Gegeben etc.

Begründung.

I. Notwendigkeit und Umfang der Vermehrung der Kriegsmarine.

Für das heutige Deutsche Reich ist die Sicherung seiner wirtschaftlichen Entwicklung, im Besonderen seines Welthandels, eine Lebensfrage. Zu diesem Zwecke braucht das Deutsche Reich nicht nur Frieden auf dem Lande, sondern auch Frieden zur See — nicht aber Frieden um jeden Preis, sondern einen Frieden in Ehren, der seinen berechtigten Bedürfnissen Rechnung trägt.

Ein Seekrieg um wirtschaftliche Interessen, insbesondere um Handelsinteressen, wird voraussichtlich von längerer Dauer sein, denn das Ziel eines überlegenen Gegners wird um so vollständiger erreicht, je länger der Krieg dauert. Dazu kommt, daß ein Seekrieg, der nach Vernichtung oder Einschließung der deutschen See-Streitkräfte auf die Blockade der Küsten und die Wegnahme der Handelsschiffe auf den Weltmeeren beschränkt wird, dem Gegner wenig kostet, im Gegentheil die Kosten des Krieges durch den gleichzeitigen Aufschwung seines eigenen Handels reichlich deckt.

Ein unglücklicher Seekrieg von auch nur einjähriger Dauer würde Deutschlands Seehandel vernichten und dadurch zunächst auf wirtschaftlichem und als unmittelbare Folge davon auf sozialem Gebiete die verhängnisvollsten Zustände herbeiführen.

Ganz abgesehen von den Folgen der möglichen Friedensbedingungen würde eine Vernichtung des Seehandels während des Krieges auch nach Beendigung desselben in absehbarer Zeit nicht wieder gut zu machen sein und dadurch zu den Opfern des Krieges einen schweren wirtschaftlichen Niedergang hinzufügen.

Das Flottengesetz hat der Möglichkeit eines Seekrieges gegen eine große Seemacht nicht Rechnung getragen, weil es bei Aufstellung desselben im Sommer 1897 zunächst darauf ankam, die Ausführung des Flotten-Gründungsplans vom Jahre 1873 in zeitgemäßem Schiffsmaterial sicher zu stellen, unter Beschränkung der Vermehrung auf diejenige geringe Anzahl von Linien Schiffen, welche erforderlich war, um wenigstens für ein Doppelgeschwader die durch taktische Erwägungen gebotene Organisation durchzuführen zu können.

Die Begründung zum Flottengesetz hat über die militärische Bedeutung der Schlachtflotte keinen Zweifel gelassen. In derselben ist ausdrücklich gesagt:

„Größeren Seemächten gegenüber hat die Schlachtflotte lediglich die Bedeutung einer Ausfallflotte.“

Das heißt: die Flotte muß sich in den Häfen zurückziehen und auf eine günstige Gelegenheit zu einem Ausfalle warten. Selbst wenn sie bei einem derartigen Ausfalle auch einen Erfolg davon trägt, wird sie doch ebenso wie der Gegner größere Verluste an Schiffen erleiden. Der stärkere Gegner kann die Verluste ergänzen, wir nicht. Im Kriege mit einer erheblich überlegenen Seemacht wird die im Flottengesetze vorgesehene Schlachtflotte eine Blockade erschweren, namentlich im ersten Stadium des Krieges, aber niemals verhindern können. Es wird stets nur eine Frage der Zeit sein, daß sie niedergekämpft oder nach erheblicher Schwächung im eigenen Hafen eingeschlossen ist. Sobald dies der Fall, läßt sich kein Großstaat leichter von jeglichem nennenswerten Seeverkehr — sowohl der eigenen Schiffe als auch der Schiffe neutraler Mächte — abschließen, als Deutschland. Es bedarf dazu nicht der Blockade langer Küstenstrecken, sondern nur der Blockade der wenigen großen Seehäfen.

Zu gleicher Weise wie der Verkehr nach den heimischen Häfen sind die deutschen Handelsschiffe auf allen Weltmeeren der Gnade des seemächtigeren Gegners ausgeliefert. Feindliche Kreuzer auf den Haupthandelswegen, im Skagerrak, im englischen Kanal, im Norden von Schottland, in der Straße von Gibraltar, am Eingange des Suezkanals und am Kap der guten Hoffnung machen deutschen Schiffsverkehr nahezu unmöglich.

Auch hierüber spricht sich die Begründung zum Flottengesetz unabweisend aus. In derselben ist ausgeführt:

„Schutz des Seehandels auf allen Meeren fällt vorwiegend in die Friedenszeit. Im Kriegsfalle wird es die Aufgabe der Auslandskreuzer sein, den eigenen Handelsschiffen den „möglichsten“ Schutz zu gewähren.“

Das heißt, die Schiffe werden ihr „Möglichstes“ thun. Was in dieser Beziehung möglich ist, erhellt, wenn man sich vergegenwärtigt, daß das Flottengesetz im Ganzen 42 Kreuzer vorsieht, während beispielsweise die größte Seemacht heute bereits 206 Kreuzer (fertige und im Bau) besitzt und außerdem an allen Haupthandelsstraßen über Stützpunkte und Kohlenstationen verfügt.

Um unter den bestehenden Verhältnissen Deutschlands Seehandel und Kolonien zu schützen, gibt es nur ein Mittel: Deutschland muß eine so starke Schlachtflotte besitzen, daß ein Krieg auch für den seemächtigsten Gegner mit derartigen Gefahren verbunden ist, daß seine eigene Machtstellung in Frage gestellt wird.

Zu diesem Zweck ist es nicht unbedingt erforderlich, daß die deutsche Schlachtflotte ebenso stark ist als die der größten Seemacht, denn eine große Seemacht wird im Allgemeinen nicht in der Lage sein, ihre sämtlichen Streitkräfte gegen uns zu konzentrieren. Selbst wenn es ihr aber auch gelingt, uns mit größerer Uebermacht entgegenzutreten, würde die Niedertrampfung einer starken deutschen Flotte den Gegner doch so erheblich schwächen, daß dann trotz des etwa errungenen Sieges die eigene Machtstellung zunächst nicht mehr durch eine ausreichende Flotte gesichert wäre.

Um das gefestete Ziel: Schutz unseres Seehandels und unserer Kolonien durch Sicherung eines Friedens in Ehren, zu erreichen, sind für

Deutschland nach Maßgabe der Stärkeverhältnisse der großen Seemächte und unter Berücksichtigung unserer taktischen Formationen zwei Doppelgeschwader vollwertiger Linien Schiffe mit dem notwendigen Zubehör an Kreuzern, Torpedobooten u. s. w. erforderlich. Da das Flottengesetz nur 2 Geschwader vorsieht, ist noch der Bau eines dritten und vierten Geschwaders in Aussicht zu nehmen. Von diesen 4 Geschwadern bilden je 2 eine Flotte. Die zweite Flotte soll in ihrer taktischen Zusammensetzung in gleicher Weise organisiert werden, wie die im Flottengesetz vorgesehene erste Flotte.

Für den Umfang der Friedensindiensthaltungen ist folgende Erwägung maßgebend: da der Schiffsbestand der deutschen Marine auch nach Durchführung der geplanten Vermehrung noch mehr oder minder gegen den Schiffsbestand einzelner anderer Großmächte zurückstehen wird, muß ein Ausgleich in der Ausbildung des Personals und in der taktischen Schulung im größeren Verbanne gesucht werden.

Eine zuverlässige Ausbildung der einzelnen Schiffsbesatzungen, sowie eine ausreichende taktische Schulung im größeren Verbanne kann nur durch dauernde Friedensindiensthaltungen gewährleistet werden. In Friedensindiensthaltungen sparen, heißt die Leistungsfähigkeit der Flotte im Kriegsfalle in Frage stellen.

Das Mindestmaß der Friedensindiensthaltungen ist die dauernde Formierung derjenigen Flotte, welche die neuesten und besten Schiffe umfaßt, als aktiver Verband, d. h. ein Verband, in dem sich sämtliche Linien Schiffe und Kreuzer im Dienste befinden. Diese Flotte bildet die Schule für die taktische Ausbildung im Doppelgeschwader und hält im Kriegsfalle den ersten Anprall aus. Für die zweite Flotte, welche die älteren Linien Schiffe umfaßt, muß es genügen, wenn sich dauernd nur die Hälfte der Schiffe im Dienste befindet. Zur Schulung im größeren Verbanne müssen dann allerdings zu Manövern vorübergehend einzelne weitere Schiffe in Dienst gestellt werden. Im Kriegsfalle wird diese zweite Flotte — die Reserve-Schlachtflotte — geschützt durch die aktive Schlachtflotte, die geringere Ausbildung der einzelnen Schiffsbesatzungen und die fehlende Schulung im größeren Verbanne nach der Mobilmachung nachholen müssen.

Wenn Deutschland 4 Geschwader vollwertiger Linien Schiffe besitzt, ist ein aus kleinen Panzerschiffen bestehendes Küstengeschwader minder wichtig.

Außer der Vermehrung der heimischen Schlachtflotte ist auch eine Vermehrung der Auslandsschiffe erforderlich. Infolge der Besitzergreifung von Kiautschou und der starken Steigerung unserer überseeischen Interessen in den letzten beiden Jahren ist es schon jetzt erforderlich geworden, auf Kosten der Aufklärungs Schiffe der Schlachtflotte 2 große Schiffe mehr ins Ausland zu senden, als planmäßig im Flottengesetze vorgesehen waren. Zu einer wirkungsvollen Vertretung unserer Interessen hätten sogar noch mehr Schiffe hinausgeschickt werden müssen, wenn solche nur verfügbar gewesen wären. Um zu beurteilen, von welcher Bedeutung eine Vermehrung der Auslandsschiffe ist, muß man sich vergegenwärtigen, daß die Repräsentanten deutscher Wehrkraft im Auslande sind, und daß ihnen vielfach die Aufgabe zufällt, Früchte einzusammeln, welche die durch die heimische Schlachtflotte geschaffene Seegeltung des Reiches hat reifen lassen.

Außerdem beugt eine ausreichende Vertretung an Ort und Stelle, gestützt auf eine starke heimische Schlachtflotte, in vielen Fällen Differenzen vor und trägt so auch ihrerseits zur Aufrechterhaltung des Friedens unter voller Wahrung deutscher Ehre und deutscher Interessen bei.

Ein zahlenmäßiger Nachweis des Mehrbedarfs läßt sich für einen längeren Zeitraum — in gleicher Weise wie bei der auf einer organisatorischen Grundlage beruhenden Schlachtflotte — nicht geben.

Wenn die Forderung gestellt wird, daß die Auslandsschlachtflotte imstande sein soll,

1. deutsche Interessen im Frieden überall kraftvoll zu vertreten,
2. kriegerischen Konflikten mit überseeischen Staaten ohne nennenswerte Marine gewachsen zu sein, so erscheint mindestens eine Vermehrung um 5 Große und 5 Kleine Kreuzer, sowie um 1 Großen und 2 Kleine Kreuzer als Materialreserve geboten. Das Flottengesetz sieht als verwendungsbereit 3 Große und 10 Kleine

Kreuzer und als Materialreserve 3 Große und 4 Kleine Kreuzer vor.

Eine Verteilung der Auslandsflotte auf die auswärtigen Stationen kann nicht gegeben werden, da diese Verteilung von den politischen Verhältnissen abhängt und hierüber nur von Fall zu Fall entschieden werden kann.

II. Durchführung der Vermehrung. Kosten. Beschaffung der Mittel.

Wird die Notwendigkeit einer so starken Flotte für Deutschland anerkannt, so wird nicht bestritten werden können, daß Ehre und Wohlfahrt des Vaterlandes gebieterisch fordern, die heimische Seemacht so bald als möglich auf die erforderliche Stärke zu bringen. Mit dem Etat für 1900 ist die im Flottengesetz vorgesehene Vermehrung der Marine mit Ausnahme eines Kleinen Kreuzers durchgeführt. Die Vermehrungsbauten werden nach Bewilligung des Etats im Sommer dieses Jahres auf Stapel liegen. Für die weiteren Jahre kommen nur noch Ersatzbauten in Frage. Für die nächsten 3 Jahre war im Bauplane des Flottengesetzes die Stapellegung von 5 großen und 7 kleinen Ersatzbauten vorgesehen. Bei den kleinen Schiffen handelt es sich um vollständig veraltete und gänzlich kriegsunbrauchbare Schiffe. Nimmt man deren Ersatz als besonders dringlich in erster Linie in Aussicht, so bleiben für die Zubaugabe großer Schiffe fast keine Mittel übrig, da die im Bauplane hierfür vorgesehene Summe — 35 Millionen Mark — durch Preissteigerungen der übrigen Schiffe und eine erforderlich gewordene Vermehrung der Munitionsvorräte nahezu aufgebraucht wird. Wollte man sich daher innerhalb der im Flottengesetz ausgeworfenen Mittel halten, so würden von 1901 bis 1903 große Schiffe nicht auf Stapel gesetzt werden können.

In Folge der Dringlichkeit der Verstärkung der Marine einerseits und der Beschränkung im Bau großer Schiffe durch die Limitierung des Flottengesetzes andererseits war es geboten, die Forderung einer Vermehrung des Schiffbestandes nicht bis zum Ablaufe des Seemanns aufzuschieben, sondern schon jetzt zu stellen.

Die Vermehrungsbauten haben sich zweckmäßig in die Lücken, welche die in den letzten Jahren fällig werdenden Ersatzbauten lassen, einzugliedern, und zwar kommen wegen ihrer erheblichen Kosten vor allem die Ersatzbauten für große Schiffe in Frage.

Wenn man die im Flottengesetz vorgesehene Limitierung der Geldmittel außer Acht läßt und nur das Alter der Schiffe in Betracht zieht, so werden ersatzfähig

1. im Jahre 1901:
7 große Schiffe (4 Sachsenklasse, König Wilhelm, Kaiser, Deutschland),
2. in den 12 Jahren 1902 bis 1913:
3 große Schiffe (Oldenburg, Kaiserin Augusta, Siegfried),
3. in den 4 Jahren 1914 bis 1917:
17 große Schiffe (7 Siegfriedklasse, 4 Brandenburgklasse, 5 Herta-Klasse, Fürst Bismarck).

Unter Berücksichtigung der Ersatzbauten wäre daher die erforderliche Vermehrung der Marine in den Jahren 1902 bis 1913 durchzuführen. Aber auch dann bleibt die jährliche Bautätigkeit noch eine so ungleichmäßige, daß es richtig erscheint, den Gesamtbedarf von 46 großen Schiffen gleichmäßig über 16 Jahre zu verteilen und als Regel jährlich 3 große Schiffe auf Stapel zu legen. Daß ein solches Bautempo inne gehalten werden kann, ist nach den Erfahrungen der letzten Jahre, in denen gleichfalls 3 große Schiffe auf Stapel gelegt worden sind, nicht zu bezweifeln.

Bezüglich der kleinen Kreuzer würde man zweckmäßig ein ähnliches Bautempo wählen. Zu erfassen sind innerhalb der nächsten 16 Jahre 29 Schiffe, die Vermehrung beträgt 16 Schiffe. Bei einem auf 16 Jahre bemessenen Bauplane entfallen mithin der Regel nach auf jedes Jahr 3 Stapellegungen.

Daneben läuft noch der Bau von Torpedobootsdivisionen, Kanonenbooten und Spezialschiffen.

Bezüglich der Lebensdauer der neuen großen Torpedoboote fehlt es zur Zeit noch an Erfahrungen. Nimmt man dieselbe auf 16 Jahre an, so entfällt auf jedes Jahr die Stapellegung einer Torpedobootsdivision (4 Vermehrungsdivisionen für das neue Geschwader, 12 Ersatzdivisionen für die vorhandenen beiden Geschwader und des Küstenpanzerschiffgeschwader).

Die Zahl der innerhalb der nächsten 16 Jahre erforderlichen Vermehrungs- und Ersatzbauten an Kanonenbooten und Spezialschiffen läßt sich nicht übersehen.

Es ist nun noch über die Reihenfolge der Bauten zu entscheiden. Um möglichst schnell zu einer größeren militärischen Leistungsfähigkeit zu gelangen, ist es in erster Reihe erforderlich, ein drittes Geschwader aus modernen Linienschiffen nebst Zubehör fertig zu stellen. Nach Vollendung desselben kann eine aktive Schlachtflotte aus 17 Linienschiffen modernster Konstruktion und eine Reserve-Schlachtflotte aus 17 — mit Ausnahme der Brandenburgklasse — minderwertigen Panzerschiffen (4 Brandenburgklasse, 4 Sachsenklasse, 8 Siegfriedklasse und Oldenburg) formiert werden. Dadurch wird allerdings eine Zurückstellung des Ersatzes der Sachsenklasse hinter die Vermehrungsbauten zur Ergänzung der aktiven Schlachtflotte bedingt. Es ist dies ein erheblicher Nachteil, erscheint aber angängig, da die Sachsenklasse erst in den letzten Jahren einem größeren Umbau unterzogen worden ist. Dadurch sind freilich aus 25 Jahre alten

Küstenpanzerschiffen keine vollwertigen modernen Linienschiffe geworden; immerhin aber sind die Schiffe noch seefähig und stehen auch nur wenig hinter der gleichfalls zur Reserve-Schlachtflotte gehörigen Siegfriedklasse an Brauchbarkeit zurück.

Bei diesem Bauplane wäre zu Schiffsbauten einschl. Torpedobootsdivisionen (Vermehrungsbauten und Ersatzbauten nach den Einheitspreisen des Etats 1900 im Ganzen 1306 Millionen Mark erforderlich, oder durchschnittlich jährlich 81,6 Millionen Mark.

Nun wird es aber notwendig werden, auf den Linienschiffen und Großen Kreuzern die schwere Artillerie und für alle Schiffsklassen die Munitionsausrüstung zu verstärken. Den Gelbberechnungen sind daher etwas höhere Einheitspreise zu Grunde gelegt, wodurch sich ein durchschnittlicher Jahresbedarf von 87,6 Millionen Mark ergibt. Es entstehen aber noch weitere Kosten:

1. durch den Bau von Kanonenbooten und Spezialschiffen,
2. durch notwendig werdende Umbauten älterer Schiffe, soweit deren Kosten aus den Etatmitteln zu fortdauernden Ausgaben nicht bestritten werden können,
3. durch Preissteigerungen in Folge technischer Verbesserungen,
4. durch Erhöhung der Materialpreise und Arbeitslöhne.

Der voraussichtliche Geldbedarf für diese Anforderungen läßt sich nicht angeben. In der Gelbberechnung ist zu der vorstehenden durchschnittlichen Jahresquote von 87,6 Millionen Mark ein Zuschlag von 12,4 Millionen Mark gemacht worden. Alsdann ergibt sich als voraussichtlicher Durchschnittsbedarf für Schiffsbauten und Ausrüstungen die Summe von jährlich 100 Millionen Mark.

Die Vermehrung des Schiffbestandes macht bis zum Jahre 1920 (Kriegsbereitschaft der im Jahre 1916 in Bau gegebenen Schiffe) eine Vermehrung des militärischen Personals um 35 551 Köpfe erforderlich und zwar:

	Im Ganzen	Jährlicher Durchschnitt
Seeoffiziere	1212	60
Marine-Ingenieure	283	14
Ärzte	188	9
Zahlmeister	122	6
Mannschaften	33 746	1 687
Summe	35 551	1 776

Es ist in Aussicht genommen, während der ersten 10 Jahre (Bereitstellung des 3. Geschwaders und Vermehrung der Auslandschiffe) eine höhere Personalvermehrung als die durchschnittliche und in den letzten 10 Jahren (Ersatz der minderwertigen Panzerschiffe des 4. Geschwaders durch vollwertige Linienschiffe) eine entsprechend niedrigere Vermehrung zu fordern.

Die Beschaffung des für eine solche Vermehrung erforderlichen Personalbedarfs bedingt die jährliche Einstellung von etwa 200 Seekadetten und 1000 Schiffsjungen.

Daß sich Einstellungen in dieser Höhe durchführen lassen, wenn die Erweiterung der Marine gesetzlich sichergestellt wird, erscheint nach den Erfahrungen der letzten Jahre nicht zweifelhaft.

Die „Sonstigen einmaligen Ausgaben“, welche durch die Flottenvermehrung erforderlich werden, lassen sich nicht veranschlagen. Um aus den vielen Möglichkeiten, die vorhandenen Bedürfnisse zu decken, im Einzelfalle das Richtige wählen zu können, bedarf es sehr oft der Durcharbeitung von Konkurrenzprojekten und infolge dessen zeitraubender und kostspieliger Vorarbeiten. Es können daher nur allgemeine Anhaltspunkte gegeben werden.

Von hauptsächlichster Bedeutung für die Kostenfrage ist die Erweiterung der Werftanlagen und Hafenanlagen, um Liege- und Ausrüstungsplätze für den vermehrten Schiffbestand zu schaffen. Dies Bedürfnis liegt vor allem in Wilhelmshaven und Danzig vor, in Kiel weniger, da der geräumige und geschützte Kieler Hafen für die nicht in Reparatur oder in der Ausrüstung befindlichen Schiffe zu Liegeplätzen herangezogen werden kann. In Wilhelmshaven und Danzig stößt eine Erweiterung der Werftanlagen voraussichtlich auf keine erheblichen Schwierigkeiten.

Das Dockbedürfnis ist in Kiel und Wilhelmshaven durch die im Baue befindlichen beziehungsweise für 1900 geforderten Docks vorläufig gedeckt, so daß nur noch in Danzig die Dockgelegenheit zu vermehren ist.

Eine Erweiterung der Werkstätten wird nur durch den vermehrten Bedarf für Instandhaltung der Schiffe bedingt, da eine Steigerung der Neubauhätigkeit der Werften nicht erforderlich ist.

Außerdem kommen für die Werften noch in Betracht:

- a. Vermehrung der Betriebsmittel: Schleppdampfer, Prähme, Krähne u. s. w.
- b. Vermehrung der Ausrüstungsmaterialien für Schiffe: Kohlen, Schmiermaterial u. s. w.
- c. Vermehrung der Magazine.

Größere Aufwendungen für Küstenbefestigungen sind um so weniger dringlich, je mehr die Schlachtflotte verstärkt wird. Immerhin müssen die vorhandenen Küstenbefestigungen leistungsfähig erhalten werden.

Auch wird sich infolge Erweiterung der Hafenanlagen, möglicher Veränderungen im Fahrwasser u. s. w. der Bau vereinzelter neuer Batterien innerhalb eines längeren Zeitraums nicht vermeiden lassen.

Die Ausgaben für Erweiterung der Garnisoneinrich-

tungen (Kasernen, Lazarethe u. s. w.) sowie der Depots für Artillerie, Torpedo- und Minenmaterial werden in Anbetracht des langen Zeitraums, über den sie sich verteilen, und im Vergleiche zu den Kosten für Schiffsbauten erhebliche Summen nicht erfordern.

Um für die Berechnung der Sonstigen einmaligen Ausgaben einen brauchbaren Anhalt zu gewinnen, erscheint es zweckmäßig, auf die Erfahrungen der Vergangenheit zurückzugehen.

In der größeren Entwicklungsperiode der Marine von 1873 bis 1882 sind hierfür durchschnittlich 9 Mill. Mark jährlich aufgewendet worden. Dieselbe Durchschnittssumme war für die ersten 6 Jahre des Flottengesetzes in Aussicht genommen. In der kommenden Periode werden sich die Ausgaben über die einzelnen Jahre nicht gleichmäßig verteilen, sondern im Anfange den Durchschnittsatz übersteigen, weil in diese Zeit die großen Ausgaben für Erweiterung der Werften fallen.

Legt man eine Durchschnittssumme von 15 Millionen Mark — also 6 Millionen Mark mehr als das Maximum früherer längerer Zeitperioden — zu Grunde und bringt für die ersten 10 Jahre 18 Millionen Mark, für die nächsten 10 Jahre ein allmähliches Herabgehen auf 9 Millionen Mark — den bisherigen höchsten Betrag — in Ansatz, so dürfte hiermit eine ausreichende Summe in die allgemeine Gelbberechnung eingestellt sein.

Für die Veranschlagung der Steigerung der fortdauernden Ausgaben bietet erfahrungsmäßig den besten Anhalt die Höhe, auf welche die Ausgaben für Militärpersonal und Zindienhaltung voraussichtlich anwachsen werden.

Eine Berechnung führt zu einer durchschnittlichen Jahressteigerung von 5,4 Millionen Mark. Der Umstand jedoch, daß die Personalvermehrung und die Zindienhaltungen mit der Vermehrung des Schiffbestandes nach Möglichkeit Schritt halten müssen, läßt es richtig erscheinen, für die Steigerung der fortdauernden Ausgaben in der ersten Hälfte der zwanzigjährigen Periode 6 Millionen Mark, in der zweiten Hälfte 4,8 Millionen Mark in Rechnung zu stellen.

Der Gelbberechnung liegen folgende Voraussetzungen zu Grunde:

1. Jährliche Schiffbau- und Armirungsquote 100 Millionen Mark, Gesamtbedarf für 16 Jahre 1 600 Millionen Mark, davon zu decken aus jährlichen Anleihen 603 Millionen Mark, aus ordentlichen Einnahmen 997 Millionen Mark.

Die Heranziehung von Anleihemitteln zur Beschaffung der Vermehrungsbauten entspricht den bisherigen Grundfäden. Die Anleihebeträge der einzelnen Jahre sind derart bemessen, daß sie allmählich gleichmäßig abnehmen und im Jahre 1920 nach Fertigstellung der letzten Schiffe Null sind, so daß die normale Erneuerungsquote alsdann auf ordentliche Einnahmen entfällt.

2. Durchschnittliche Quote für sonstige einmalige Ausgaben 15 Millionen Mark und zwar: in den ersten 10 Jahren 18 Millionen Mark, in den nächsten 10 Jahren allmählich abnehmend auf 9 Millionen Mark, insgesamt für 16 Jahre 261 Millionen Mark. Von dieser Summe sollen entsprechen den bisherigen Grundfäden 166 Millionen Mark aus Anleihen, 95 Millionen Mark aus ordentlichen Einnahmen gedeckt werden. Auch hier ist die Verteilung der Anleihe auf die einzelnen Jahre derart erfolgt, daß die Anleihebeträge allmählich abnehmen, dagegen die aus ordentlichen Einnahmen aufzunehmenden Summen entsprechend wachsen.

Im Jahre 1920 beträgt der Anleihebetrag Null, die Höhe der zur Deckung aus ordentlichen Einnahmen in Ansatz gebrachten Summe 9 Millionen Mark, das ist diejenige Quote, welche zur Erhaltung des Bestehenden als erforderlich angenommen wird.

3. Durchschnittliche jährliche Steigerung der fortdauernden Ausgaben 5,4 Millionen Mark, und zwar in den ersten 10 Jahren 6 Millionen Mark

in den letzten 10 „ 4,8 „

4. Anwachsen des Pensionsfonds auf das Dreifache der jetzigen Höhe.

5. Die Schuldzinsen sind für die bisherigen und bis 1920 aufzunehmenden weiteren Marineanleihen berücksichtigt.

Wie die Gelbberechnung ergibt, stellen sich die Gesamtkosten für 16 Jahre

1. Anleihen im Betrage von 769 Millionen Mark,
2. eine durchschnittliche jährliche Steigerung der aus ordentlichen Einnahmen zu deckenden Marineausgaben (einschließlich Pensionen und Schuldzinsen) von 11 Millionen Mark.

Die jährlichen Gesamtaufwendungen für die Marine (einschließlich Pensionen und Schuldzinsen) würden von 169 Millionen Mark im Jahre 1900 auf 323 Millionen Mark im Jahre 1916 steigen oder durchschnittlich um 9,6 Millionen Mark jährlich.*

Diese Gelbberechnung soll und kann nur einen Ueberblick über die Gesamtkosten geben. Die in die Jahres-Etats einzustellenden Ausgaben, sowie die Verteilung derselben auf Anleihe und ordentliche Einnahmen soll der jährlichen Festsetzung durch die gesetzgebenden Faktoren überlassen bleiben.

Die bisherige Entwicklung der Reichsfinanzen läßt erwarten, daß sich eine jährliche Steigerung der Be-

* Daß die Durchschnittssteigerung des Gesamtaufwandes — 9,6 Millionen Mark — geringer ist, als die Durchschnittssteigerung des auf die ordentlichen Einnahmen des Reiches entfallenden Teiles der Marineausgaben — 11,1 Millionen Mark — beruht auf der jährlichen Verminderung der in der ersten Summe enthaltenen, auf die Anleihe verwiesenen Beträge.

sprechung der ordentlichen Einnahmen für Marinezwecke in der vorstehend berechneten Höhe ohne neue Steuern decken lassen wird.

Sollte sich dies vorübergehend in dem erforderlichen Umfange nicht ermöglichen lassen, so erübrigt nur, wenn neue Einnahmequellen nicht erschlossen werden, in solchen Jahren den Anleihebetrag zu erhöhen.

III. Gesetzliche Festlegung der Vermehrung.

Durch die Annahme des Flottengesetzes ist die Notwendigkeit anerkannt worden, die Stärke der Marine und ihre Organisation auf eine gesetzliche Grundlage zu stellen. Daraus folgt an sich schon, daß eine Vermehrung der Marine ebenfalls gesetzlicher Anordnung bedarf. Wenngleich bei dieser Sachlage eine weitere Begründung der Notwendigkeit gesetzlicher Festlegung nicht erforderlich ist, so sollen im Nachstehenden doch die Gründe nochmals dargelegt werden, aus welchen die verbündeten Regierungen die Gesetzesform für unerlässlich halten.

Die verbündeten Regierungen sind der Ansicht, daß eine Vermehrung der Marine nur dann den beabsichtigten Zweck: Sicherung des Friedens auch gegen den seemächtigen Gegner, erfüllen kann, wenn sie in dem Umfange durchgeführt wird, in welchem sie in Aussicht genommen ist. Bruchtheile eines Geschwaders bilden keine Formation und haben militärisch nur die Bedeutung einer verstärkten Materialreserve. Ebenso wenig genügt die Beschränkung auf 3 Geschwader, weil dadurch der Zweck der Vermehrung nicht erreicht wird.

Es ist daher notwendig, daß die gesetzgebenden Faktoren, bevor in die Ausführung des Planes eingetreten wird, sich darüber einigen, ob der Gesamtplan für richtig gehalten wird und ausgeführt werden soll. Ueber diese Frage muß eine Entscheidung herbeigeführt werden, und zwar eine solche von dauernder Gültigkeit. Dies ist nur durch ein Gesetz zu erreichen.

Abgesehen von dieser Erwägung, ist die gesetzliche Festlegung der Vermehrung auch noch aus folgenden Gründen erforderlich:

1. Nur die gesetzliche Festlegung der Vermehrung kennzeichnet den festen Willen, die Flotte zu schaffen. Ohne daß dieser feste Wille zum zweifellosen Ausdruck gelangt, erwachsen der Durchführung des großen Planes sowohl auf personellem als auch auf materiellem Gebiet erhebliche Schwierigkeiten.

Nur wenn für die Durchführung des Planes eine sichere Garantie gegeben ist, ist dauernd auf die Beibehaltung einer größeren Anzahl leistungsfähiger Betriebe am Baue der Flotte zu rechnen, da nur dann das erforderliche Kapital in kostspieligen Anlagen zum Baue von Kriegsschiffen angelegt wird. Nur dadurch aber, daß die Marine nicht auf ganz wenige große Unternehmungen beschränkt ist, wird eine gesunde Konkurrenz ermöglicht.

Nur wenn eine weitere Entwicklung der Marine gesetzlich sichergestellt wird, ist der Andrang von Seefahrern, Schiffsjungen und Freiwilligen, d. h. von solchen Personen, die den Marineberuf als Lebensberuf wählen, ein ausreichender.

Nur bei gesetzlicher Festlegung des Zieles ist der innere Ausbau der Marine sowie im Besonderen die Erweiterung der Werft- und Hafenanlagen von vornherein dem späteren Bedürfnisse richtig anzupassen.

2. Der durch gesetzliche Festlegung der Vermehrung gekennzeichnete einmüthige Beschluß vom Bundesrath und Reichstag, die Kriegsmarine zu verdoppeln, ist für das Ansehen des deutschen Namens im Auslande und damit für die gesammte politische und wirtschaftliche Entwicklung des Deutschen Reiches von größter Bedeutung.

Gegen eine gesetzliche Festlegung der Vermehrung ist eingewendet worden, die zur Durchführung eines so großen Planes erforderliche Zeit sei eine so lange, daß man nicht zu überschauen vermöge, ob sich innerhalb dieser Zeit nicht die technischen, politischen und finanziellen Bedingungen für eine solche gesetzliche Festlegung von Grund aus ändern könnten.

Die verbündeten Regierungen halten derartige radikale Änderungen nicht für wahrscheinlich. Sollten sie wider Erwarten doch eintreten, so sind die beiden gesetzgebenden Faktoren jederzeit in der Lage, das Flottengesetz mit der in Aussicht genommenen Novelle zu ändern. Ähnliche Verhältnisse liegen bei allen Gesetzen vor.

Daß sich die verbündeten Regierungen niemals gegen eine Aenderung des Flottengesetzes, welche infolge der technischen und militärischen Bedingungen der Kriegsführung notwendig wird, verschließen sollten, wird Niemand glauben können.

Man wendet ferner ein, gerade das Flottengesetz hätte den Beweis geliefert, daß sich die Sollstärke einer Marine, d. h. das Ziel der Entwicklung, zu einer gesetzlichen Festlegung nicht eigne, man dürfe daher denselben Fehler nicht noch einmal begehen.

Dieser Einwand ist nur durch eine nicht zutreffende Auffassung des Flottengesetzes erklärlich. Letzteres besteht aus zwei Theilen, einem Theile von dauernder Gültigkeit, welcher in den früheren Reichstagsverhandlungen als „Aeternat“ bezeichnet wurde, und einem Theile von nur vorübergehender Bedeutung, welcher den Namen „Serennat“ erhielt.

Der erste Theil ist der wesentliche. Er regelt die Stärke und Organisation der Flotte (§ 1.), den Ersatzbau (§ 2.), die Indiensthaltungen (§ 3.) und den Personalbestand (§§ 4. und 5.). An diesem wesentlichen Theile, dem „Aeternat“, sollen durch das neue Gesetz

die Stärke (§ 1.) und als notwendige Folge davon auch die Bestimmungen über Indiensthaltungen (§ 3.) erweitert werden. Die übrigen Bestimmungen des Flottengesetzes werden hierdurch nicht berührt.

Der zweite Theil des Flottengesetzes, das sogenannte „Serennat“, hatte lediglich den Zweck, eine Frist für die Erreichung des gesetzlichen Schiffsbestandes, nicht etwa auch für die Durchführung von Ersatzbauten — siehe § 1., 2. — gesetzlich festzusetzen, denn die Ersatzbauten laufen in ununterbrochener Reihe weiter, auch über das Serennat hinaus.

Bei den Reichstagsverhandlungen über das Flottengesetz stieß die gesetzliche Festlegung einer Beschaffungsfrist für den Schiffsbestand aus etatsrechtlichen Bedenken bei Weitem auf die meisten Schwierigkeiten. Dies hatte zur Folge, daß das eigentliche Wesen des Flottengesetzes in den Hintergrund trat und die gesetzliche Festlegung einer Beschaffungsfrist für den Sollbestand, d. h. derjenige Theil, der nach Bewilligung des Etats von 1900 sicher gestellt und dadurch gegenstandslos geworden ist, dem Gesetz in der öffentlichen Meinung seinen Charakter und den Namen des Serennats verlor.

In Folge der damaligen Schwierigkeiten und in Anerkennung der Thatsache, daß es etwas Bedenkliches hat, für einen Plan, zu dessen Durchführung ein so langer Zeitraum erforderlich ist, eine Ausführungsfrist gesetzlich festzusetzen, haben die verbündeten Regierungen geglaubt, hiervon Abstand nehmen zu sollen und sich lediglich auf die gesetzliche Festlegung des Zieles, d. h. der in Aussicht genommenen Vermehrung der Marine und der dadurch bedingten Indiensthaltungen beschränkt. Sie werden hierbei von der Zuversicht geleitet, daß der Reichstag, wenn er das Ziel der Entwicklung angenommen hat, sein Möglichstes thun wird, dieses Ziel nach Maßgabe der finanziellen Leistungsfähigkeit des Reiches seiner Vollendung entgegenzuführen.

Die Steigerung der deutschen Seeinteressen von 1896 bis 1898.

a. Vorbemerkung.

Die Erörterung über die deutschen Seeinteressen gelegentlich der Einbringung des Gesetzesentwurfs, betreffend die deutsche Flotte vom 30. November 1897, hat durch die „Denkschrift über die Seeinteressen des Deutschen Reiches“ eine zahlenmäßige Grundlage erhalten. Hier wurde der Umfang der verschiedenen Seeinteressen festgestellt. Sie beruhen 1. auf dem Außenhandel: Export, Import, Durchfuhr; 2. dem Transport von Personen und Gütern, vor allem Seeschiffahrt, aber auch Durchfuhrverkehr nach fremden Seelägen; 3. der Rheberei, welche nicht nur am heimischen Berke, sondern auch an der fremden Küstenschiffahrt betheiligt ist; 4. den Einrichtungen für Handel und Schiffahrt an der Küste; 5. der Seefischerei, speziell der neuerdings in erheblichem Aufschwunge begriffenen Hochseefischerei; 6. dem Kabelnetz; 7. den deutschen Kolonien; 8. den deutschen Interessen in fremden Ländern, und zwar einerseits solchen, die durch dort anfängliche Reichsangehörige persönlich vertreten werden, andererseits solchen, die durch deutsche Unternehmungen im Auslande und schließlich solchen, die durch auswärtige Schulden an Deutschland repräsentirt werden.

Zene auf Grund amtlichen Materials beigebrachten Aufstellungen haben dann auch seither im Wesentlichen den Erörterungen zu Grunde gelegen, welche sich mit der Bedeutung des Seewesens für Deutschland beschäftigten. Die Zahlen sind indes heute durch die Thatsachen bereits weit überholt.

Die deutschen Seeinteressen im Innern und nach außen hin haben in der kurzen Spanne von wenig mehr als zwei Jahren eine noch niemals dagewesene Steigerung erfahren. So sind sie heute mit der gesammten deutschen Wirtschaft inniger verwachsen und spielen eine größere Rolle für sie, als je zuvor.

Im Nachstehenden ist die Entwicklung für die Jahre 1896/97 bis 1898/99 in einer Reihe der Hauptpunkte dargestellt. Im Wesentlichen sind dieselben Methoden der Untersuchung zur Anwendung gelangt, wie in der damaligen Denkschrift. Einige kleinere methodologische Veränderungen haben sich entsprechend den Ergebnissen der öffentlichen Erörterung als sachgemäß erwiesen. Einzelne Abschnitte haben durch inzwischen angestellte Untersuchungen erhebliche Erweiterung erfahren können, speziell derjenige über den Schiffbau. Neu hinzu kommen die Kabel. Die Zusammenstellung der Konsulate und der Stärke der Kriegsflootten der verschiedenen Nationen in ihrer Entwicklung konnte füglich an dieser Stelle ausfallen. Um nicht mit einer allzu kurzen Periode zu operiren und das nöthige Vergleichsmaterial heranzuziehen, ist die speziell zu behandelnde Zeit in der Regel mit dem Zeitraum 1894/96 und zuweilen auch mit der Gesamtentwicklung seit 1873 in Vergleich gestellt. Die seiner Zeit schon beabsichtigten internationalen Vergleiche, welche die deutsche Entwicklung erst in das rechte Licht stellen, sind in erheblichem Umfange herangezogen.

b. Hauptergebnisse.

Als bezeichnende Resultate fallen die nachfolgenden besonders ins Auge.

* Reichstag, 9. Legislaturperiode, 5. Session 1897/99, Nr. 5.

1. Die Bevölkerungsvermehrung des Deutschen Reiches hat sich rapide gesteigert. Sie beträgt heute mehr als 800 000 Köpfe pro Jahr und vollzieht sich schneller als in irgend einem andern europäischen Großstaat; ja der Ueberschuß der Geburten über die Sterbfälle war 1898 in Deutschland mit rund 847 000 Köpfen größer als die Gesamtzahl der Geburten in Frankreich überhaupt. — Trotz der raschen natürlichen Bevölkerungszunahme im Jahre 1898 ist die Auswanderung stetig zurückgegangen. Von 1894/96 sank sie von 37 000 auf nahezu 21 000. Sie war in den letzten Jahren in allen anderen Staaten verhältnißmäßig viel größer als in Deutschland, was für den aufsteigenden Wohlstand unseres Landes spricht.

2. Der deutsche Außenhandel hat sich von 1894/96 dem Werthe nach um 13, von 1896/98 aber um 16 Prozent vermehrt; eine annähernd ähnliche Steigerung ist in der deutschen Handelsgeschichte bisher ohne Beispiel gewesen. Am Außenhandel aber hat der Seehandel einen steigenden Antheil. 1894 waren 64 Prozent, 1896: 66 Prozent, 1898: 70 Prozent, 1899 über 70 Prozent des deutschen Außenhandels Seehandel. Der deutsche Seehandel machte 1894: 4,7 Milliarden, 1896: 5,7 Milliarden, 1898: 6,6 Milliarden aus, er wird 1899: 7 Milliarden erreicht haben, eine Steigerung von 2 100 Millionen in 5, von 1 300 Millionen in 3 Jahren! Der Seehandel ist seit 1894 um 36, der Landhandel um 16 Prozent gestiegen, und in stetig sich steigendem Tempo wird er zu einem unentbehrlichen Lieferanten von Rohmaterialien für die deutsche Volksernährung und Industrie, zum Abnehmer derjenigen fertigen Industrieprodukte, welche die deutsche Volkswirtschaft zur Bezahlung ihres Bedarfs vom Weltmarkt her an das Ausland absetzen muß.

3. Diesen steigenden Seehandel zu bewältigen ist der Schiffsverkehr in den deutschen Häfen rapide gestiegen. Von 1894 bis 1896 stieg die Zahl der verkehrenden Schiffe in den deutschen Häfen um 3 000, dagegen von 1896 bis 1898 um 25 000, die Tonnage vermehrte sich von 1894 bis 1896 um 1 1/4 Millionen, 1896 bis 1898 um 4 1/2 Millionen. Von 1894 bis 1896 stieg der Schiffsverkehr in der Nordsee um 2 1/4 Millionen Tonnen und ging in der Ostsee um fast 1 Million Tonnen zurück; von 1896 bis 1898 stieg er in der Nordsee um 3, in der Ostsee um 2 Millionen Tonnen.

Besonders bedeutsam war in dieser Zeit die Entwicklung der Küstenschiffahrt, welche durch die Ausbildung des Seeschleppverkehrs einen neuen Charakter erhielt und die heimischen Meere durch Vermittelung der Flussläufe in steigendem Umfange zur großen Verkehrsstraße zwischen den einzelnen Gebieten des Binnenlandes macht. Von 1894/96 stieg die Küstenschiffahrt um 1/10 Millionen, von 1896/98 um 1 Million Tonnen. — Gleichzeitig stellt sich im Verkehr mit fremden Ländern die Steigerung 1894/96 auf 700 000 Tonnen, 1896/98 aber auf 2 900 000 Tonnen. Der überseeische Verkehr und die Verkehrsleistungen nehmen rapide zu.

Die deutsche Flagge hat an diesem Verkehr einen ständig steigenden Antheil. 1894 waren 73 Proz. der Schiffe, 1896 nur 72,3 Proz., 1898 dagegen 75 Proz. aller in deutschen Häfen verkehrenden Schiffe deutsch, ihre Tonnage stieg von 46 auf 54 Proz. des Gesamtverkehrs.

Auch hier war die Entwicklung in Deutschland nicht nur an und für sich in der letzten Zeit besonders rapide, sondern in ihrer Schnelligkeit war sie auch derjenigen der anderen großen Staaten erheblich überlegen. — Schließlich ist auf diesem Gebiete auch die Entwicklung der überseeischen Küstenschiffahrt besonders bemerkenswerth. Von 1894/97 stieg die Tonnage im Verkehr deutscher Schiffe zwischen überseeischen Ländern um über 29 Proz., neuerdings aber ist durch den Erwerb zweier großer englischer Dampferflotten von zusammen 25 Schiffen in Südostasien eine weitere gewaltige Steigerung auf diesem Gebiete gewährleistet.

4. Der Aufschwung zeigt sich noch deutlicher in der Entwicklung der Rheberei, welche vom 1. Januar 1895 bis 1897 eine Tonnagevermehrung von 100 000 Tonnen, von 1897/99 eine solche von 107 000 Tonnen erfuhr, oder, wenn man berücksichtigt, daß dieses Ergebnis sich aus einem theilweisen Rückgange der Segelschiffe und Vermehrung der Dampfschiffe zusammensetzt, von 1894 bis 1899 eine Steigerung der Transportleistungsfähigkeit um rund 33 Proz. zu verzeichnen hatte oder bis Ende 1899 gar eine solche um 45 Proz.

Der Werth der deutschen Rhebereikapitalien hat sich in den letzten Jahren in ganz beispielloser Weise erhöht. Die in Rhebereiaktiengesellschaften angelegten Kapitalien waren 1897 177 Millionen Aktienkapital und 70 Millionen Prioritätsanleihen, 1899 aber ist eine Steigerung von 96 Millionen Aktienkapital oder 60 Proz. auf 273 Millionen eingetreten und 2 Millionen Prioritäten sind hinzugekommen. Der Kurswerth der Rhebereikapitalien der Hamburger und Bremer Rhebereiaktiengesellschaften allein ist 1899 mit 325 Millionen Mark anzusetzen; dazu kommen die Kapitalien anderer Rheber — allein in Hamburg über 100 Millionen. Die deutsche Rheberei verfügt über mehr als 500 Millionen Kapital. Entsprechend hat sich der Werth der deutschen Handelsflotte gesteigert. Von 1896/98 hat er sich von rund 300 auf gegen 450 Millionen Mark, um 50 Proz., erhöht, Ende 1899 aber ist der derzeitige Werth der deutschen Handelsflotte auf 500 Millionen anzusetzen, eine Werthhöhung von 66 Proz. in 3 Jahren. Der

Neubeschaffungswert der deutschen Handelsflotte ist heute mindestens $\frac{3}{4}$ Milliarden.

5. Gewaltig ist der Aufschwung des deutschen Schiffbaues. Seit 1894 hat sich die Zahl der für Schlachtschiffbau in Frage kommenden Werften von 2 auf 5 vermehrt, für den Kreuzerbau ist die Zahl seit 1896/1897 von 6 auf 9 gestiegen, Schnelldampfer wurden 1894 bis 1896 nur auf einer Werft gebaut, in Zukunft werden hierfür 4 bis 5 leistungsfähige Werften vorhanden sein.

Die Bauleistung für Handelsschiffe schwankte von 1894 bis 1896 von 123000 auf 80000 Tonnen hinunter, um von 1896 bis 1899 wieder auf 190000 Tonnen zu steigen. Die Werften repräsentieren heute einen Werth von 110 Millionen Mark, und ein bedeutendes weiteres Wachstum bereitet sich vor.

6. Neue Hafenanbauten und Flusskorrekturen sind in großem Umfange längs der ganzen Küste in den letzten Jahren fertig gestellt bezw. in Angriff genommen. Durch den Dortmund-Ems-Kanal, den Elbe-Trave-Kanal, den Königsberger Haffkanal ist eine erhebliche Verkehrs-erleichterung angebahnt.

7. Die Hochseefischerei an der heimischen Küste entwickelt sich gedeihlich. Neue Kapitalien werden ständig darin angelegt.

8. Der Kolonialbesitz Deutschlands hat durch den Erwerb von Kiautschou, der Karolinen z., und von Samoa in Folge des Gebietsaustausches in der Südsee eine wünschenswerthe Bereicherung erfahren; erhebliche Kapitalien beginnen auch hier die Ausbeute intensiver in Angriff zu nehmen.

9. Deutschland arbeitet zur Zeit an seinem ersten überseeischen Kabel nach Amerika.

10. Lassen sich auch die Erhebungen über die überseeischen Kapitalinteressen Deutschlands des Jahres 1897/98, die Anlagewerthe von $7\frac{1}{2}$ Milliarden ergaben, nicht bereits in erneuerter Form wiedergeben, so steht fest, daß auch hier Vergrößerungen der Interessentziffer stattgefunden haben, namentlich in der Türkei und Kleinasien, in Afrika und Ostasien.

* * *

Es ist eine rapide angewachsene Menge von Interessen, welche Deutschland auf der See zu schützen hat, und schneller mehren sie sich als die Seeinteressen fremder Staaten. Damit steigen auch die Gefahren, welche Angriff oder Bedrohung bringen. Immer verhängnisvoller aber für die deutsche Volkswirtschaft würde es werden, wenn der Versuch eines Angriffs mächtiger anderer Staaten mit der Möglichkeit eines Erfolges auf die Dauer rechnen könnte. In einer Periode an steigender innerer Entwicklung und des Aufschwunges haben die deutschen Seeinteressen eine raschere Vermehrung erfahren als der äußere Landverkehr mit den Nachbarstaaten. Mehr als je sind sie zu einem integrierenden Bestandteil der ganzen deutschen Volkswirtschaft geworden. Für die Zukunft wird mit einem noch stärkeren Hervortreten derselben zu rechnen sein.

Dieser ungeahnt rasche Aufschwung aber bringt gesteigerte Verantwortlichkeiten und gesteigerte Anforderungen an die Schutzvorkehrungen mit sich, entsprechend dem Umfange der zu schützenden Interessen und der Angriffskraft etwaiger Widersacher.