Morgen-Ausgabe.

„Berliner Tageblatt“ erscheint wochentägl. zweimal, Sonntags einmal. Man abonniert bei allen Postanstalten des Deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns, der Schweiz, Italiens, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande (Holland), Dänemarks, Schwedens und Norwegens, Rußlands und der Donaustaaten; für alle übrigen Staaten ist der Bezug nur p. Kreuzband durch d. Expedition dieses Blattes möglich. In Berlin abonniert man bei d. Haupt-Expedition, SW. 19, Jerusalemerstr. 46/47, sowie deren Filialen: Leipzigerstr. 103; Potsdamerstr. 33; Königstr. 56/57; Prinzenstr. 41; Alt-Moabit 138; Schiffbauerdamm 1; Große Frankfurterstr. 33; Petersburgerstr. 2; Mittenwalderstr. 6; Sonauerstr. 20; Ritterstr. 32; Wedding, Gerichtstr. 14; Schöneberg, Feurigstr. 12; Charlottenburg, Kantstr. 84; Rixdorf, Prinz Handjerystr. 83/84.
Chef-Redakteur: Arthur Levysohn in Berlin.

Abonnements-Preis für das „Berliner Tageblatt“ u. „Handels-Zeitung“, sowie das illustr. Witzblatt „ULK“, die sonntägl. Montags-Ausg. „Zeitgeist“, die „Technische Rundschau“, der illustr. Halbwochen-Chronik „Der Welt-Spiegel“ und „Haus-Hof-Garten“ durch die Post bezog. vierteljährl. 5 M. 75 Pf., Ausl. ex. tl. Postaufschl.; für Berlin bei tägl. zweimal. Zustell. monatl. 2 M., vierteljährl. 6 M. Direkt unter Kreuzbd. vierteljährl.: fürs Ausland 18 M., fürs Inland 14 M. Inseratenpreis Zeile 60 Pf. („General-Anzeiger“ 30 Pf.) verb. i. d. Exped. SW. 19, Jerusalemerstr. 46/47, sowie der Filialen: Leipzigerstr. 103, Ecke Friedrichstr.; Potsdamerstr. 33; Königstraße 56/57; Prinzenstr. 41; Alt-Moabit 138; Schiffbauerdamm 1; Gr. Frankfurterstraße 33; Charlottenburg, Kantstr. 84, Rixdorf, Pr.-Handjerystr. 83/84 angenommen.
Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt.

Nummer 587. Berlin. Freitag, den 17. November 1905. XXXIV. Jahrgang.

Hierzu die Wochen-Beilage „ULK“ No. 46.

Weltpolitik und Flottenpläne.

„Das Herz der Demokratie ist dort, wo des Landes Fahnen wehen,“ mit diesen berühmt gewordenen Worten Franz Zieglers leitet Rechtsanwalt Dr. Ludwig Flatau eine Broschüre*) ein, die mit warmen und überzeugenden Worten dafür wirbt, daß der Liberalismus entschlossen für eine starke Flotte eintrete. Ist das Schriftchen auch schon vor Jahresfrist erschienen, so scheint mir doch gerade jetzt der Zeitpunkt geeignet, darauf hinzuweisen, da nunmehr die Pläne der Marineverwaltung vor unser aller Augen liegen, und da ein Teil der freisinnigen Bevölkerung sich leider immer noch nicht von der unbedingten Notwendigkeit der beabsichtigten Flottenverstärkung zu überzeugen vermag.

„Das Herz der Demokratie ist dort, wo des Landes Fahnen wehen,“ wiederholt der Verfasser noch einmal am Schlusse. „Das Wort sollte einer besonders freudigen Zustimmung sicher sein, wo es die deutsche Seemachtstellung gilt. Die besten Erinnerungen unseres Bürgertums knüpfen an die Zeit der meerbeherrschenden Hansa, und mit Stolz konnten wir daran erinnern, wie in demselben Augenblick, da das freiheitliche Bürgertum nach Jahrhunderten traurigsten Niederganges sich anschickte, die ihm gebührende Stellung im Staate zurückzugewinnen, auch der Gedanke wieder auflebte, den verschütteten Weg zur Herrschaft über die See durch Gründung einer deutschen Flotte von neuem freizumachen. Es hieße, gegen die besten geschichtlichen Traditionen des liberalen Bürgertums verstoßen, und darüber hinaus, seine Lebensinteressen aufs schwerste verkennen, wollte man ihm den Platz anderswo suchen als dort, wo man für jede erreichbare Mehrung und Stärkung der deutschen Seemacht jetzt und in Zukunft einzutreten entschlossen ist.“

Erreichbar aber ist die Flottenverstärkung, die gegenwärtig von der Regierung geplant wird; wie schmerzlich auch die Opfer sein mögen, die das Land von neuem bringen soll, es handelt sich jedenfalls um keine uferlosen Pläne, es handelt sich einfach darum, mit klarem Blicke und fester Hand die Folgerungen zu ziehen, die der ostasiatische Krieg uns und allen Seemächten gebieterisch aufgezwungen hat. Hatte Rußland vor nunmehr zwei Jahren einige starke Linienschiffe und eine Anzahl von Panzerkreuzern mehr im Osten, so besäße es noch jetzt Porth Arthur, die Mandschurei und Korea, so konnte Japan noch nicht daran denken, ihm den Krieg zu erklären, so gewann Rußland Zeit, Porth Arthur zu einer unbezwingbaren Veste auszubauen, seine Truppen in Ostasien erheblich zu verstärken, das zweite Gleise auf der sibirischen Bahn zu legen. Die Weltgeschichte hätte vermutlich einen anderen Lauf genommen. Von wie wenig hängt doch manchmal der Gang der Dinge ab! Nirgends aber sind Versäumnisse von größerer Tragweite, nirgends uneinbringbarer, nirgends rächen sie sich schwerer als bei der Flotte. Das russische Landheer hat wenn auch sieglos, so doch mit Ehren den schweren Kampf bestanden, die russische Flotte ist ruhmlos zugrunde gegangen.

Wir können nicht mehr wie die Römer in drei Monaten eine Flotte bauen, wir bedürfen dazu der zielbewußten Anstrengung von zwanzig Jahren — und gerade darum haben wir keine Zeit zu verlieren.

Gewiß, eine Summe von siebzig Millionen Mark mehr alle Jahre ist auch für Deutschland ein harter Bissen, und von der Art ihrer Aufbringung wird viel, wird vielleicht alles abhängen. Darüber aber kann kein Zweifel bestehen, daß wir sie aufbringen können, ohne die schwachen Schultern zu bedrücken. Und darüber kann auch kein Zweifel sein, daß die Macht Deutschlands auf den Ozeanen dem deutschen Bürgertum, seinen Interessen, seinen Idealen in erster Linie zugute kommen muß.

Flatau führt in geschichtlich unanfechtbarer Weise aus, wie die Siege Preußens, wie die Einheit Deutschlands schließlich auch die bürgerlichen Freiheit förderten, in der natürlichen Wechselwirkung der Dinge fördern mußten, wie ein wesentlicher Teil der liberalen Forderungen, wenn auch nicht alle, allmählich erfüllt wurde.

„Es war ein bedeutsamer Schritt vorwärts auf dem Wege einer naturnotwendigen Entwickelung, als der regierende Kaiser den Entschluß faßte, durch die erweiterte Fortbildung unserer Seemacht das zu schaffen, was unter den von Grund aus veränderten Verkehrsverhältnissen der Zeit für die Sicherung der deutschen Weltstellung Vorbedingung war.“ „Es ist nur eine, aber nicht die unwichtigste Etappe der großen wirtschaftlichen Umwandlung, in der wir begriffen sind, und von der die Ausgestaltung Deutschlands zu einer wirklichen Seemacht nur ein Glied bildet, daß sie durch allmähliche Hebung des standard of life bei gleichzeitigem Sinken einer wirtschaftlich rückständig gewordenen Grundbesitzerklasse die eximierte geschichtliche Stellung dieser Gesellschaftsschicht beseitigen muß.“ „Es ist deshalb wohl zu verstehen, weshalb die Flottenpläne von Anfang an eine stille, erbitterte, nur durch Vorsicht als den besseren Teil der Tapferkeit temperierte Gegnerschaft bei den Agrarkonservativen gefunden haben.“ „So wie den Schichten, aus denen sich die agrarkonservative Partei rekrutiert, recht eigentlich die Gegnerschaft gegen jede über die engsten Klasseninteressen hinausgreifende Weltpolitik, gegen die Flottenpläne und die Ausdehnung der deutschen Seegeltung historisch vorgeschrieben ist, ebenso ist deren Förderung für das liberale Bürgertum und alle politischen Parteien, die seine Anschauungen und Absichten vertreten, eine geschichtliche und wirtschaftliche Notwendigkeit.“ „Die deutsche Flotte und der deutsche Verfassungsstaat sind in demselben Jahre geboren.“ Am 16. Juni 1848 hat Tellkampf, „der etwa auf dem Standpunkte der heutigen freisinnigen Parteien stand,“ eingehend und klar darauf hingewiesen, daß eine stärkere Seegeltung Deutschlands der Nation zum Segen gereichen müsse. „Die Geschichte zeigt uns, daß geistiger Fortschritt überall da am schnellsten und gesundesten sich entfaltet, wo der Verkehr mit anderen Völkern am leichtesten und sichersten war, daß handeltreibende Völker es waren, unter denen die Zivilisation, das freieste politische Leben sich entwickelte. Es leidet das Meer, das bewegliche Element, keine Stagnation, weder im sozialen noch im politischen Leben. . . . Es sind also die für eine Flotte erforderlichen Geldmittel, so bedeutend sie sind, dennoch geringer als die Vorteile für unser materielles Wohlergehen und für politische Kraft und Freiheit.“ So Tellkampf in der Nationalversammlung von 1848!

Auf Industrie und Handel beruht der steigende Wohlstand unserer Städte; ein Agrarstaat könnte die Weltmachtstellung Deutschlands nicht behaupten. Im Steuerjahr 1903 zahlten die Städte 129,5 Millionen Mark Einkommensteuer, das platte Land nur 48 Millionen, Berlin allein zahlt doppelt so viel wie die Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Pommern und Posen zusammengenommen. In diesem Maße haben also auch die erwerbenden Stände des Bürgertums gegenüber den agrarischen Schichten zu den Lasten für unsere Großmachtstellung beigetragen. Diesen Leistungen für Deutschlands Macht entspricht der politische Einfluß des Bürgertums noch nicht — zum Teil durch eigene Schuld. Es hat versäumt, eine klare Stellung zu dem Träger der Krone zu gewinnen, dessen verfassungsmäßige Einflußsphäre zu beschränken es nicht die leiseste Veranlassung hat. Nur mit der Krone aber lassen sich die wirtschaftlichen Interessen des Bürgertums, die zugleich Machtinteressen des Staates sind, gegenüber den engsten und egoistischen Klasseninteressen der Agrarkonservativen durchsetzen.

Die Weltmachtsstellung Deutschlands, die auf den Leistungen des Bürgertums beruht, ist ohne stärkere Berücksichtigung der Interessen dieses Bürgertums auf die Dauer nicht aufrecht zu erhalten. „Wer wie das deutsche Bürgertum in der gegenseitigen Ergänzung dieser beiden Elemente die zum Besten des Vaterlandes notwendige Gestalt der deutschen Politik erblickt, der kann sich der Förderung aller diesem Ziele dienenden Bestrebungen unmöglich entziehen.“ Das heißt also: das deutsche Bürgertum ist an der Herstellung einer starken deutschen Flotte, an einer einflußreichen Bedeutung Deutschlands zur See unmittelbar interessiert; seine Stellung findet es hier hart an der Seite seines Kaisers, in patriotischer Unterstützung von dessen weitsichtigen Plänen. Oder „sollen wieder in den Fragen der Seegeltung die Gegner des liberalen Bürgertums aus einfacher politischer Klugheit die Vertretung von Plänen übernehmen, deren natürliche und notwendige Verteidiger in den Reihen des freiheitlich gesinnten Bürgertums gesucht werden müssen? Sollen die Liberalen wieder einmal den Vorwurf einer völlig zwecklosen Gegnerschaft in Fragen der nationalen Wehrkraft auf sich laden, nur damit die geborenen Feinde jeder starken Weltpolitik als den Preis einer karg und widerstrebend gewährten Unterstützung politische Separatprofite für sich herausschlagen?“ „Jeder Schritt vorwärts auf dem Wege zur Weltpolitik muß dazu führen, auch die innere freiheitliche Entwickelung günstig zu beeinflussen, die Bedeutung von Handel und Industrie im Staate weiter zu erhöhen, unsere gesamten politischen Verhältnisse der Proportion der modernen wirtschaftlichen Kräfte entsprechend umzugestalten.“

Das sind meines Erachtens treffliche Worte eines weitblickenden Mannes, die überall in den Reihen der liberalen Parteien berücksichtigt werden sollten. Mit der endlichen Inangriffnahme einer wirklich modernen, vollwertigen, auf der Höhe aller technischen Errungenschaften stehenden Flotte dienen wir in erster Linie den wirtschaftlichen Interessen der Nation; die Flotte ist nicht für aggressive Zwecke, für eine abenteuerliche Eroberungspolitik bestimmt, wir suchen Händel mit niemand, beneiden niemand — das haben wir in der Tat nicht nötig — und wollen mit aller Welt in Frieden und Freundschaft leben, beschäftigt allein mit der Erhöhung unserer inneren Zufriedenheit und Wohlfahrt. Es wäre ganz besonders töricht, in der Vergrößerung unserer Linienschiffe eine Spitze gegen den einen unserer Nachbarn zu suchen: alle Weltmächte: England, Nordamerika, Frankreich haben eine der unsrigen überlegene Flotte und werden es in immer steigendem Maße haben, sofern wir nicht mit aller Energie an den Ausbau der unsrigen gehen. Japan und Italien legen erneut den größten Wert auf die Ausgestaltung ihrer Seemacht, selbst Rußland will so rasch wie möglich eine gewaltige Flotte wiederherstellen — und tut recht daran; es ist eine unverkennbare Oberflächlichkeit, wenn man behauptet, daß Rußland einer Flotte nicht bedürfe. Soll unsere stolze Flagge nur noch ein geduldetes Dasein auf den Wogen der weiten Ozeane führen? Wer das nicht will, wer nicht Mitschuldiger an einer verpaßten Gelegenheit werden will, der muß auch nach Mitteln und Wegen suchen, die für die Flotte erforderlichen Kosten in billiger Weise aufzubringen. Und wo ein Wille ist, ist immer ein Weg.

Oberst a. D. Cädke.

*) Weltpolitik und Flottenpläne von Ludwig Flatau. Berlin. Verlag von Leonhard Simion Nachfolger.

---

* Das **Verbot der Beförderung dänischer Milch** in Tankwagen stellt sich immer mehr als eine bureaukratische Unbegreiflichkeit heraus, wenn man darin nicht vielmehr einen gröblichen Verstoß gegen allgemeine Interessen aus Liebedienerei vor den Agrariern sehen will. Wie der Verband der Milchhändlergenossenschaften mitteilt, hat nämlich die dänische Staatsbahnverwaltung, bevor sie den Transportvertrag über die Beförderung der Milch abschloß, eine Anfrage an die zuständige preußische Bahnverwaltung gerichtet und um Mitteilung ersucht, falls irgendwelche Bedenken gegen die Verwendung der bezeichneten Wagen zum Transport dänischer Milch vorlägen. Nachdem solche Bedenken von seiten der preußischen Bahnverwaltung nicht geäußert wurden, ist der Transportvertrag Anfang September abgeschlossen worden. Die Verträge mit den Berliner Milchhändlern sind überhaupt erst abgeschlossen worden, nachdem der erste Milchtransportwagen Anfang September in Berlin eingetroffen und ohne jede Beanstandung seitens der preußischen Bahnverwaltung abgefertigt worden war. Um so befremdlicher erscheint jetzt das nachträgliche Verbot seitens des preußischen Eisenbahnministeriums. Einem hiesigen Blatt zufolge scheint man übrigens im Eisenbahnministerium selbst über diesen groben Mißgriff stutzig geworden zu sein. Es soll eine Konferenz stattfinden, zu der bereits sämtliche Eisenbahndirektoren und verschiedene Sachverständige aus dem Erwerbsleben eingeladen worden sind. Vielleicht hat Herr v. Budde sich erinnert, daß Reichsregierung und Reichstag jede Erschwerung der Milcheinfuhr aus sozialen Gründen abgelehnt haben. Dazu kommt eine Entdeckung, die merkwürdigerweise erst jetzt gemacht worden ist. Es hat sich nämlich herausgestellt, daß einige außerpreußische Bahnverwaltungen die Milchwagen ungehindert passieren lassen, und daß andere bereit sind, sie in ihren Betrieb aufzunehmen. Es ist also sehr wohl möglich, daß die Konferenz findet, die Milchwagen seien keine Kesselwagen und ihre Benutzung entspreche den allgemeinen Bedürfnissen des Volkes. Also erst verbietet man etwas, und dann beruft man eine Konferenz, um zu beraten, ob sich das Verbot aufrecht erhalten läßt. Das ist ein Stückchen aus der verkehrten Welt.

* * *

Während dem agrarischen Geschrei über dänische Milch sofort Erfüllung wird, stopft sich die Regierung zur Immunisierung gegen die Fleischnotklagen Watte in die Ohren. Dabei werden die Zustände immer schlimmer. So meldet uns ein Privat-Telegramm aus Straßburg:

Der Bezirkstag des Unterelsasses nahm einen sozialdemokratischen Antrag auf Aufhebung der Grenzsperre für Schlachtvieh an. Bürgermeister Back betonte die unerhörte Preissteigerung sowie den absoluten Mangel an Schweinen. Selbst die elsaß-lothringische Regierung könne nicht umhin, den Notstand anzuerkennen, weshalb sie beschloß, den Reichskanzler zu ersuchen, die jährliche Einfuhr von 50,000 Schweinen aus Frankreich zu gestatten.

Solche Klagen und Bitten verhallen natürlich ungehört. Dafür erquicken sich unsere Staatsmänner vermutlich an den Artikeln der Korrespondenz des Bundes der Landwirte, die den „Viehnotrummel“ veralbert.

---

* Der Bremer Protestantenverein hat, wie man uns aus Bremen schreibt, in der ersten seiner Wintersitzungen formell Stellung zu der Forderung der Bremer Lehrerschaft auf **Abschaffung des Religionsunterrichts in den Schulen** genommen. Pastor Emde, einer der Leiter des Protestantenblattes, hielt einen eingehenden Vortrag, dem eine Reihe Thesen untergelegt waren, aus dem der Standpunkt der liberalen Geistlichen deutlich sichtbar wird. Dieser ist danach folgender:

Die Volksschule ist vor allen Dingen Erziehungsschule; sie will die Kinder zu Charaktern und Persönlichkeiten erziehen. Kein geistiges Lebensgebiet besitzt soviel persönbildende, charakterschaffende Kraft als die Religion. Die Volksschule kann darum den Religionsunterricht nicht entbehren. Moralunterricht und Unterricht in der allgemeinen Religionsgeschichte bieten keinen genügenden Ersatz; der Moralunterricht nicht, weil sein notwendig abstrakter Charakter dem Erfassungsvermögen des Kindes nicht entspricht, und weil die sittlichen Kräfte der Kindesseele ihr wirkliches Leben nur aus religiösem Grunde schöpfen; der Religionsgeschichtsunterricht nicht, weil das Wissen um die Religion noch nicht die erzieherischen Kräfte der Religion weckt. Aber der Religionsunterricht muß einer durchgreifenden Reform unterworfen werden, und deshalb ist zu verlangen, daß nicht nur kein dogmatischer Unterricht erteilt werden darf, sondern