Japan's Seeherrschaft im Pazifik.

Nach amtlichen Dokumenten bearbeitet von
Dr. Erich Junge.

Entwicklung der japanischen Schiffsbau-Industrie. — Wirkung der Ermutigungsakte und Subsidien. — Errichtung der transpazifischen und atlantischen Handelslinien. — Schöpfung der japanischen Kriegsflotte.

Der Aufstieg Japans zur Seegeltung und die damit verbundene stärkere Anteilnahme des Inselreiches am pazifischen Wirtschaftsleben begann um die Wende des zwanzigsten Jahrhunderts und stand im engsten Zusammenhang einerseits mit der siegreichen Durchführung der Kriege gegen China und Rußland, andererseits mit dem Erlaß der Schiffahrtsakte seitens der Kaiserlichen Regierung im März 1896. Bis dahin waren die Versuche, europäische und amerikanische Arbeitsmethoden im Reiche des Mikado einzuführen, auf wenige private Unternehmungen beschränkt geblieben. Die Zahl der Schiffsbauhöfe war gering; ihre Ausstattung veraltet. Den Werftarbeitern mangelte die Erfahrung und den Betriebsleitern fehlte die Geschicklichkeit, um großzügige Entwürfe in Angriff nehmen zu können. Die für den modernen Schiffbau nötigen Materialien — Eisen und Stahl — mußten mangels einheimischer Herstellungsmöglichkeiten aus dem Auslande eingeführt werden, was die Baukosten verteuerte. Und der Umfang des Außenhandels war nicht bedeutend genug, um den Betrieb von Schiffahrtsunternehmungen großen Stils rentabel zu gestalten. Auch fehlte das Anlage suchende Kapital, das ja neben Natur und Arbeit der wichtigste Faktor der industriellen Wertschaffung ist. So kam es, daß trotz der außerordentlichen Billigkeit der Arbeitskräfte, — selbst der geschickte Kuli verdient nicht mehr als 20 Cents pro Tag, — die Schiffbautätigkeit Japans vorwiegend auf kleinere Holzfahrzeuge von weniger als 500 Tonnen Raumgehalt beschränkt war, während die wenigen um jene Zeit gebauten Eisenschiffe, wie z. B. der in Nagasaki erbaute erste Schraubendampfer „Suma Maru" durch hohe Preise und lange Lieferfristen gekennzeichnet waren.

Nachdem Japans Handel und Industrie durch den siegreichen Ausgang des Krieges gegen Rußland einen ungeahnten Aufschwung erfahren hatten und die Kaiserliche Regierung sich der grundlegenden Bedeutung bewußt geworden war, welche die zweckbewußte Durchführung staatsweiser Maßnahmen in der Entwicklung der Handels- und Industriepolitik europäischer Länder besaß, erfolgte i. J. 1896 der Erlaß der sogenannten „Ermutigungs-Akte", wonach Schiffsbau- und Verkehr zunächst auf 15 Jahre durch staatliche Subsidien unterstützt werden sollten; ein Akt, der durch Parlamentsbeschluß von 1909 umgestaltet und in seiner neuen Fassung bis zum Jahre 1920 verlängert wurde. Die hauptsächliche Bestimmung der Schiffahrtsakte verfügte, daß Eisen- und Stahlschiffe von über 700 Tonnen einen Zuschuß von 12 Yen oder 6 Dollar pro Tonne, Schiffe von über 1000 Tonnen einen Zuschuß von 20 Yen oder 10 Dollar pro Tonne erhalten sollten, vorausgesetzt, daß sie in heimischen Werften gebaut wurden und gewissen schiffahrtstechnischen Bestimmungen genügten. Die Wirkung dieser Verfügung machte sich bald bemerkbar, sowohl in der Errichtung von Ueberseelinien nach Amerika und Australien, wie in dem Bestreben, von dem Zwangsmonopol der britischen Schiffsbauhöfe loszubrechen. Das erste Ergebnis jener Zeit war der für die Nippon Yusen Kaisha auf der Mitsubishi Werft in Nagasaki erbaute Dampfer „Hitachi Maru", von 6170 Tonnen Verdrängung und 14.4 Knoten Geschwindigkeit, — ein so befriedigendes Ergebnis, daß die Bauaufträge, anstatt sämtlich nach England zu wandern, mehr und mehr den heimischen Werften zukamen.

Der im Jahre 1904 einsetzende russisch-japanische Krieg mit seinem starken Bedarf nach Kriegs- und Handelsschiffen brachte dann eine neue Flut fremdgebauter Fahrzeuge, indem die weitaus überwiegende Zahl der benötigten Schiffe mangels heimischer Baugelegenheiten aus dem Auslande eingeführt werden mußten. So wurden von den 124 Fahrzeugen von insgesamt 315,000 Tonnen Verdrängung, die zwischen 1903 und 1906 der japanischen Handelsflotte zugefügt wurden, nur 21 Schiffe bezw. 47,300 Tonnen im Lande erbaut, also etwa 1/6, während der Rest der heimischen Volkswirtschaft verloren ging. Wie sich dieses Verhältnis seit Erlaß der Schiffahrtsakte im Jahre 1896 umgestaltet und verschoben hat, und wie rapide die Steigerung der japanischen Schiffsbautätigkeit in den Vorkriegsjahren erfolgte, geht deutlich aus dem Diagramm der Tafel 1 hervor. Der untere Kurvenraum des Diagramms umschließt die auf heimischen Werften erbaute Tonnage, während die schraffierte Fläche den vom Auslande bezogenen Tonnenraum kennzeichnet.

Insgesamt sind bis zum Jahre 1915 mit regierungsseitiger Unterstützung 137 Fahrzeuge mit einem Raumgehalt von 467,382 Tonnen in Japan erbaut worden. Daran waren die beiden größten Schiffswerften der Mitsubishi Dockyard & Engine Company in Nagasaki und Kobe mit rund 267,000, die Kawasaki Werft in Kobe mit 142,000, und die Osaka Iron Works, Ltd., in Osaka mit 46,500 Tonnen beteiligt. Im einzelnen wurden gebaut 19 Ozeanpassagierdampfer, z. T. mit Turbinenbetrieb und Oelfeuerung von insgesamt 168,000 Tonnen; 16 Passagier- und Frachtdampfer von zusammen 105,000 Tonnen; 8 Ozeanfrachtdampfer von 50,000 Tonnen; 58 Küsten-Passagier- und Frachtdampfer von 69,000 Tonnen; 11 Küstenfrachter von 24,000 Tonnen; 13 Flußboote von 30,000 Tonnen; 4 Kanaldampfer von 9000 Tonnen und 8 Fahrzeuge für verschiedene Zwecke von insgesamt 10,500 Tonnen Verdrängung.

Der gewaltige Aufstieg Japans als Verkehrsträger im Pazifik geht weiter deutlich aus der Betrachtung der Dampferlinien hervor, die innerhalb der letzten Jahre dort ins Leben getreten sind. Der erste Anlauf zum Passagier- und Frachtendienst zwischen Japan und Amerika wurde von der Toyo Kisen Kaisha Linie unternommen, die im Jahre 1898 drei in England erbaute Doppelschraubendampfer von je 6180 Tonnen und 17 Knoten Geschwindigkeit nach San Francisco in Verkehr stellte. Zu diesen gesellten sich später drei weitere in Japan erbaute Schwesterschiffe, nämlich die „Tenyo Maru", „Chiyo Maru", und „Shinyo Maru", sämtlich in den Mitsubishi Iron Werken in Nagasaki erbaut. Es sind dies Turbinendampfer von je 13,400 Tonnen, die auf der Probefahrt 20.5 Knoten Stundengeschwindigkeit entwickelten, und bei normalem Seegang eine Geschwindigkeit von 18.5 Knoten aufweisen. Sowohl die technische wie die künstlerische Ausstattung dieser Fahrzeuge, — letztere gänzlich auf japanische Motive gestützt, — entsprechen den höchsten Anforderungen des modernen Schiffsbaus und beweisen, daß Japan sich in dieser Kunst von den britischen Lehrmeistern völlig unabhängig gemacht hat, ja in mancher Beziehung — namentlich in der Präzision der Ausführung und in der Wirtschaftlichkeit des Betriebes dieselben übertroffen hat.

Dieselbe Linie vermittelt seit 1908 den neuerdings staatlich subsidierten Fracht- und Passagierdienst zwischen Japan und Südamerika. Den neuesten Zuwachs zu den vier Dampfern dieser Linie stellt die „Anyo Maru" dar, ein Schiff von 9256 Tonnen Verdrängung und 15.3 Knoten Geschwindigkeit, bis 1913 der größte mit Parsonsturbinen ausgestattete Pazifikdampfer.

Die Verbindung zwischen Japan und der Westküste von Nordamerika bezw. Kanada wurde im Jahre 1896 durch die Nippon Yusen Kaisha, die größte Schiffahrtsgesellschaft des Inselreiches, mit drei zweitklassigen Frachtdampfern von 3000 bis 6000 Tonnen eröffnet, und somit der Anschluß an das System der Great Northern Railway Company in Seattle hergestellt. Seit 1900 wird diese Linie subsidiert und hat ihren Schiffsbestand durch den Erwerb dreier weiterer Schiffe von je 6300 Tonnen Verdrängung und 15 Knoten Geschwindigkeit erweitert, nämlich die „Shinano Maru", erbaut in Glasgow, die „Kaga Maru" und „Iyo Maru", erbaut in Japan. Später sind zwei weitere Fahrzeuge, die „Aki Maru" von 6300 Tonnen und die „Tango Maru" von 7403 Tonnen, beide in Nagasaki erbaut, eingestellt worden, so daß die Linie also mit 6 modernen Dampfern einen zweiwöchigen Dienst von beiden Endpunkten aus aufrecht erhielt. Neuerdings sind weitere Aenderungen im Schiffsbestand dieser Linie eingetreten, indem die „Tango Maru" zurückgezogen und dafür die „Yokohama Maru" und „Shizuoka Maru", beides Schiffe von 6147 Tonnen Verdrängung und 15 Knoten Geschwindigkeit, speziell für die Anforderungen pazifischer Verkehrsverhältnisse gebaut, in den Dienst gestellt wurden.

Sowohl die Nippon Yusen Kaisha wie die Toyo Kisen Kaisha faßten den Plan, den Frachtverkehr nach Seattle und bis nach Zentral-Amerika auszudehnen und womöglich durch den Panamakanal hindurch bis an die Ostküste Nordamerikas zu verlängern. Die erstgenannte Gesellschaft begann Anfang 1915 auch einen neuen großzügig angelegten Frachtdienst durch den Suezkanal nach Europa, und zwar mit sechs neuen Dampfern, von denen die „Toyooka", „Tayoma", „Toyohashi" und „Tokuhama Maru" in Japan, und die „Tsushima" und „Takata Maru" in Schottland gebaut wurden. Einige dieser Dampfer von 7800 Tonnen Verdrängung, die sämtlich Passagiere führen und mit den neuesten Maschinen und Verladeeinrichtungen ausgestattet sind, umsegeln den ganzen Erdball, laufen die Ostküste der Vereinigten Staaten an und erreichen via Panamakanal die heimischen Gewässer.

Name der Schiffswerft	Zahl und Groß-Tonnage der Handelsschiffe		
	Im Bau	Im Auftrag	Insgesamt
Mitsubishi Werke, Nagasaki	1 — 9600 t	4 — 7300 t 2 — 3700 t	7 — 46,200 t
Mitsubishi Werke, Kobe . .	1 — 5400 t	1 — 1800 t 2 — 5200 t	3 — 12,400 t
Kawasaki Werft, Kobe . . .	1 — 9600 t 1 — 2600 t	3 — 7300 t 2 — 4400 t 1 — 3000 t 1 — 1700 t	9 — 47,600 t
Osaka Eisen-Werke	1 — 2600 t	12 — 3200 t 6 — 7300 t 1 — 5000 t 1 — 1100 t	21 — 90,900 t
Uraga Dock Co.		5 — 2200 t	5 — 11,000 t
Ono Schiffswerft		1 — 3200 t 1 — 1300 t	2 — 4,500 t
Fujinagata Werft		1 — 2000 t	1 — 2,000 t
Harima Schiffsbau		2 — 1100 t	2 — 2,200 t
Insgesamt		Frühjahr 1915 Herbst 1915	50 — 216,800 t 70 — 310,000 t

Fig. 2. Baulätigkeit japanischer Schiffswerften i. J. 1915.

Im Jahre 1909 begann die Osaka Shosen Kaisha auf Grund einer Vereinbarung mit der Chicago, Milwaukee und Puget Sound Railway Company einen staatlich subsidierten regelmäßigen Verkehr zwischen Tacoma und Hongkong über japanische Häfen und zwar mit sechs neuen Frachtdampfern von je 6000 Tonnen Verdrängung, der „Tacoma", „Seattle", „Chicago Maru", sämtlich erbaut in Kobe, und „Panama", „Mexiko" und „Canada Maru", erbaut in Nagasaki. Die Schiffe haben Kabinen für Passagiere und Raum für 200 Auswanderer. Ihre Geschwindigkeit beträgt 15 Knoten. Im Jahre 1915 sind zwei weitere Dampfer auf diesen Werften erbaut und in den Dienst derselben Linie gestellt worden, nämlich die „Manila Maru" und die „Hawaii Maru". Vor kurzem sind die beiden nordpazifischen Linien durch Parlamentsbeschluß verschmolzen worden und heißen jetzt die „Puget Sound Linie".

Wie in alle wirtschaftlichen Entwicklungen hat der Weltkrieg auch in die japanische Schiffsbautätigkeit eingegriffen und eine beträchtliche Vermehrung der Bautätigkeit zur Folge gehabt. Die Zurückziehung der deutschen und österreichischen Fahrzeuge aus dem Welthandel und die Absenkung der alliierten und neutralen Fahrzeuge hat einen außerordentlichen Mangel an Schiffsraum geschaffen und bei der Unmöglichkeit, Fahrzeuge von europäischen Werften zu beziehen, die japanische Schiffsbauindustrie gezwungen, sich ganz und gar auf eigene Füße zu stellen und auch in maschineller Beziehung vom Auslande unabhängig zu werden. Diese Notlage ist namentlich den kleineren und bisher vernachlässigten Werften in Japan zugute gekommen, so daß heute alle Schiffsbauhöfe bis zur äußersten Fassungskraft beschäftigt sind. Die beistehende Tabelle Fig. 2 gibt ein Bild von der Bautätigkeit und dem Beschäftigungsgrade der größeren Firmen im Frühjahr 1915.

Anfang 1916 verfügte Japan über eine Handelsflotte von fast 2 Millionen Tonnen, wovon 811,000 Tonnen im regulären Passagier- und Frachtdienst, und 756,000 Tonnen im Trampdienst beschäftigt waren, davon 1/5 in europäischen, amerikanischen und australischen Gewässern. Nach den neuesten Regierungsausweisungen haben sich die Gesamtnettoeinnahmen der japanischen Schiffahrtsgesellschaften von 30 Millionen Dollar im Jahre 1914 auf 60 Millionen Dollar im Jahre 1916 vermehrt, während in demselben Zeitraum die Preise der Schiffahrtsaktien im Falle der Nippon Yusen Kaisha von $54 auf $155, und im Falle der Toyo Kisen Kaisha von $13 auf $65 gestiegen sind.

Entwicklung der Marine.

Mit dem raschen Wachstum der japanischen Handelsschiffahrt hat der Aufstieg der japanischen Kriegsflotte Schritt gehalten. Anfänglich wurden alle Seewehrmittel von der holländischen Regierung gebaut und bezogen. Im Jahre 1864 entstand die erste Werft in Yokosuka und im Jahre 1875 lief das erste in Japan erbaute Kriegsschiff, die „Seiki" vom Stapel. Es war ein hölzernes Kanonenboot von 900 Tonnen Wasserverdrängung. Diesem folgte bald eine größere Zahl verschiedener Kampfeinheiten aus Eisen und Stahl. Die Werften von Kure und Sasabo entstanden um das Jahr 1890 und wurden mit den derzeit neuesten Maschinen ausgestattet. Aber erst nach Beendigung des chinesischen Krieges erhielt der Ausbau der Kriegsflotte durch Bewilligung eines Kredites von 102,000,000 Dollars den nötigen finanziellen Rückhalt. Trotzdem war die Leistungsfähigkeit der Werften in der Nachkriegszeit noch so gering, daß von der in den folgenden zehn Jahren erbauten Tonnage von 6 Schlachtschiffen, 6 geschützten Kreuzern, 10 kleinen Kreuzern, 3 Kanonenbooten, 20 Zerstörern und 63 Torpedobooten nur etwa 1/10 daheim erbaut wurde. Es fehlte nicht mehr an Werften, wohl aber an Baustoffen und Arbeitskräften und an jener technischen Betriebserfahrung, die ein schwer zu beziffernder aber unerläßlicher Faktor erfolgreicher Industriegebarung ist.

Der Mangel an Erzen, bezw. Eisen- und Stahlprodukten veranlaßte die Kaiserliche Regierung im Jahre 1898 dazu große Stahlwerke in Wakamatsu zu erbauen, wo Roherze, die von China und Korea eingeführt wurden, zur Verhüttung gelangen. Die Annexion Koreas und die politische Umklammerung Chinas entsprang nicht zuletzt der Notwendigkeit Rohstoffe für die aufblühende japanische Stahlindustrie in die Hände zu bekommen. Die Leistungsfähigkeit der genannten Werke dürfte heut bereits 350,000 Tonnen Jahreserzeugung an Formstahl, Platten, Winkel, Stangen, etc. übersteigen, genügt aber noch lange nicht zur Deckung des außerordentlichen Bedarfs. Und da Regierungsbauten den ersten Anspruch auf einheimische Erzeugnisse haben, ist der Handelsschiffbau auch heute noch für den Bezug seiner Baustoffe großen Teils auf das Ausland angewiesen. So bestehen von den 137 Handelsfahrzeugen, die seit Erlaß der Schiffahrtsakte in Japan erbaut wurden, nur etwa ein Dutzend aus japanischem Stahl.

Solange die Technik der Seewehrmittel durch den britischen Dreadnought-Typ beherrscht wurde und der Kampf zwischen Geschütz und Panzer den Bauplan vorzeichnete, war die Herstellung von Panzerplatten im eigenen Lande für die Marine Japans eine Lebensfrage. So entstand unter dem Druck der Verhältnisse das große Stahlwerk zu Kure, das nicht nur die stärksten Platten, sondern auch die größten Guß- und Schmiedestücke für Geschütze und Maschinen liefert. Unter den sonstigen in großer Zahl aufgeschossenen Industrien sind zu nennen: die Muroran Stahlwerke, vorzüglich für Geschützfabrikation bestimmt, aber auch für die Lieferung von Wellen, Platten, Trägern und allen sonstigen für den Schiffbau benötigten Materialien geeignet; ferner die Sumitomo Stahlwerke in Osaka, die Gußstahlfabrik der Schiffswerft Kobe und die ebenda befindlichen Stahlwerke, in denen Anker, Ketten und Kabel hergestellt werden, während die Röhren für die Schiffskessel und Kondensatoren hauptsächlich den Walzwerken in Osaka entstammen.

Die vorerwähnten „Ermutigungsakte" zielten nicht nur darauf hin die heimische Erzeugung von Schiffen anzuregen, sondern auch den Gütegrad der Erzeugnisse durch Vorschreibung bestimmter Spezifikationen dem Auslande gegenüber auf eine höhere Stufe zu heben. Diese Qualitätssteigerung ist besonders der Schiffsmaschinen-Industrie zugute gekommen, insbesondere den beiden großen Werken: Mitsubishi Dockyard & Engine Works, und Kawasaki Dockyard Company, die von der gesamten mit Regierungs-Unterstützung hergestellten Maschinenleistung von 400,000 Pferdekräften je 232,400 und 132,300 PS lieferten, und die heut in der Lage sind, Großschiffsmaschinen bis zu einer Leistung von 64,000 Pferdestärken pro Maschineneinheit herzustellen. Ende 1916 waren in Japan Schiffsmaschinen mit einer Gesamtleistung von 196,300 PS im Bau. Dabei ist der technische sowohl wie der wirtschaftliche Wirkungsgrad dieser Maschinen dem der besten europäischen Erzeugnisse vergleichbar. So wies eine für die Nippon Yusen Kaisha erbaute Dreifach-Expansionsmaschine auf einer Europareise bei einer Gesamtleistung von 11,500 indizierten Pferdestärken einen Kohlenverbrauch von 1.28 Pfund oder 0.580 Kg. pro Pferdekraft und Stunde auf. Auch der Bau von Schiffsturbinen wird nach den Patenten von Parsons und Curtis mit Erfolg betrieben. Ebenso gelangen die sog. „geared turbines" zur Verwendung, d. h. Turbinen, die mittels Uebersetzung auf die Schiffswellen arbeiten, die hohe Tourenzahl der Turbine auf eine geringe Umlaufzahl der Schraube herabsetzen und somit einen günstigeren Fahrtwirkungsgrad erzielen. Gleichzeitig ist die Ersetzung der menschlichen durch mechanische Hilfsmittel auf den Schiffswerften nach amerikanischem Muster in weitgehendster Weise zur Durchführung gelangt, so daß in einzelnen Fällen die Zahl der pro Tonne Material aufgewandten Arbeitskräfte für denselben Schiffstyp z. B. im Kure Navy Yard, um 60 Prozent verringert werden konnte.

So hat die japanische Kriegsflotte durch eifrige Nachahmung und Vereinigung ausländischer Vorbilder mit einheimischen Grundlagen und systematischer Regierungsunterstützung eine Höhe erreicht, die sich mit dem Vorkriegsstandard der meisten Kriegsmarinen messen kann. Wie intensiv sich unter diesen Verhältnissen die Entwicklung der Großkampfschiffe vollzogen hat, geht deutlich aus dem Diagramm der Fig. 3 hervor. Dasselbe zeigt die wachsende Tonnage der in jedem Jahr von 1874 bis 1914 von Stapel gelaufenen jeweils größten Kampfschiffe der japanischen Marine, eine Steigerung von 900 Tonnen Wasserverdrängung im Falle der „Seiti" bis auf 30,900 Tonnen im Falle der „Fuso" und ihrer drei Schwesterschiffe. Von den 78 Kampfschiffen von insgesamt 364,000 Tonnen, die zwischen 1903 und 1915 der japanischen Marine zugefügt wurden, wurden nur 7 Schiffe von 52,000 Tonnen auf fremden Werften, der Rest auf heimischen Werften und aus heimischen Materialien erbaut, wobei die Kaiserlichen Werften in Yokosuka und Kobe die größten, diejenigen in Sasabo und Maizuru die kleineren Kreuzer und Zerstörer bauten. Beistehende Tabelle Fig. 4 gibt eine vollständige Uebersicht über Zahl und Größe aller seit 1891 von Stapel gelaufenen japanischen Kriegsschiffe und zeigt somit den wesentlichen Bestand der modernen Seemacht des Inselreiches.

Bei Betrachtung des raschen Aufstieges und der machtvollen Ausgestaltung der japanischen Seemacht darf jedoch nicht übersehen werden, daß sich die leitenden Geister des Ostreiches ausschließlich an fremde und vor allem an britische Vorbilder gehalten haben, ohne den Versuch zu machen, neue und für die besonderen Bedürfnisse des Inselreiches besonders geeignete Kampfmittel zu entwickeln.

Nachdem der Weltkrieg den bisherigen Flottenstandard umgeworfen und im Tauchboot eine neue Waffe geschaffen hat, der selbst der mächtigste Dreadnought nicht gewachsen ist, haben sich für den Bau von Kampfschiffen ganz neue Gesichtspunkte ergeben, die heut noch keineswegs geklärt sind, und deren Reichweite sich erst nach Beendigung des gegenwärtigen Konfliktes wird bestimmen lassen. Entwickelt sich das U-Boot zur Angriffs- und Verteidigungswaffe par excellence, und wächst seine Seetüchtigkeit derart, daß es in die Klasse der leichten Kreuzer aufrückt, — was nach den bisherigen Leistungen kaum noch einem Zweifel unterliegt, — so bleibt auch der japanischen Marine nichts weiter übrig, als ihre Großkampfschiffe zum alten Eisen zu werfen, sich energisch auf die Durchbildung des motorischen Schiffsantriebes zu werfen, der bisher zugunsten des Dampfbetriebs fast völlig vernachlässigt wurde, und sich ihre Vorbilder anstatt in England fortan in Deutschland zu suchen, das in der Kunst des Tauchbootbaues vor allen anderen Nationen den weitaus größten Vorsprung gewonnen hat.

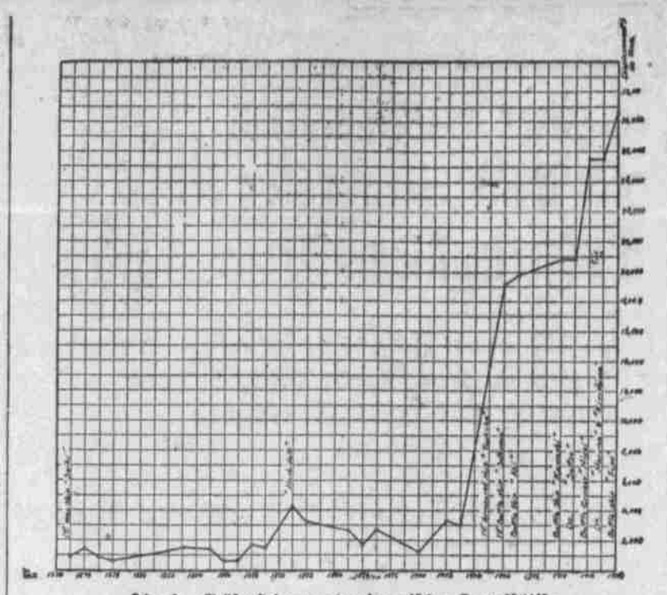

Fig. 3. Größensteigerung der japanischen Kampfschiffe.

Jahr	Schlachtschiff		Schlachtkreuzer		Kleine Kreuzer		Kanonenboote		Zerstörer und Torpedoboote	
	Zahl	Verdrängung	Zahl	Verdrängung	Zahl	Verdrängung	Zahl	Verdrängung	Zahl	Verdrängung
1891	—	—	—	—	1	4,278	1	630	—	—
1892	—	—	—	—	1	3,126	—	—	—	—
1893	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1894	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1895	—	—	—	—	1	2,657	—	—	—	—
1896	—	—	—	—	—	—	1	1,772	—	—
1897	—	—	—	—	1	2,756	—	—	—	—
1898	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1899	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1900	—	—	—	—	—	—	1	1,238	6	321
1901	—	—	—	—	—	—	—	—	3	162
1902	—	—	—	—	2	6,732	—	—	5	981
1903	—	—	—	—	1	3,000	1	620	17	2,589
1904	—	—	—	—	—	—	—	—	4	831
1905	—	—	1	13,750	—	—	—	—	12	4,500
1906	1	19,200	1	13,750	—	—	—	—	18	6,750
1907	1	19,800	2	29,200	1	4,100	1	1,250	2	750
1908	—	—	—	—	—	—	1	1,350	1	375
1909	—	—	—	—	—	—	—	—	1	375
1910	1	20,800	—	—	—	—	—	—	1	1,150
1911	1	20,800	—	—	3	14,850	1	250	3	2,360
1912	—	—	1	27,500	—	—	1	785	2	—
1913	—	—	2	55,000	—	—	—	—	—	—
1914	1	30,600	—	—	—	—	—	—	—	—
1915	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6,650

Fig. 4. Zahl, Type und Wasserverdrängung sämtlicher von 1891—1916 von Stapel gelaufener japanischer Kriegsfahrzeuge.

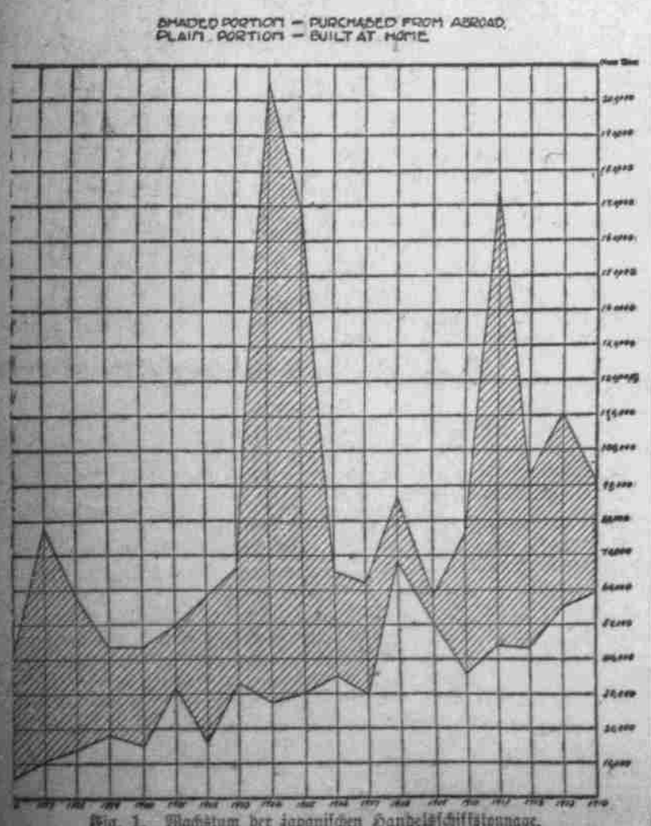

Fig. 1. Wachstum der japanischen Handelsschiffstonnage.

Der Geist des deutschen Heeres.

Von **Walter Blöm,** Hauptmann im Felde.

Ende 1916.

Zwei und ein viertel Jahr nun, siebenundzwanzig lange, harte Monate — und immer noch derselbe Geist, immer noch.

Es ist längst nicht mehr das alte Heer. Von den Führern wie von den Mannen, die in der ersten Augustwoche hinausstürmten, den Feind von der Heimat Marken zu scheuchen — wie wenige findest du noch! Ein neues Geschlecht von Streitern ist erst mitten im Krieg herangezogen worden: Rekruten, von denen gar mancher graues Haar und nicht mehr ganz jugendliche gelenke Knochen hatte, als er zum erstenmal lernen mußte, was „Stillgestanden!" und was „Wegtreten!" bedeutet, und was alles zwischen diesen zwei Kommandos in den werdenden Soldaten hineingebracht und aus ihm herausgeholt werden kann. Es wäre wohl höchst wünschenswert, ob auch kaum durchführbar, wenn eine Statistik aufgemacht würde, die nachwiese, wie viel aufs Hundert der deutschen Soldaten, die an der Front des dritten Kriegswinters stehen, Soldaten gewesen sind schon vor dem Kriege. Dann erst würden wir sie ganz erkennen, die überwältigende Hingabe des deutschen Volkes an seinen heiligen Erretungskrieg: wenn wir sähen, wie ungeheuer viele unter den Kämpfern von heute erst im Kriege Soldaten wurden, zum Teil auf ihre alten Tage. Nicht der altgediente, gelernte Soldat: der Rekrut, der junge Ersatzrekrut, wie der graue Landsturmmann, die haben's am schwersten in diesem Kriege.

Und dennoch: auch sie durchstürmt und durchläutert der Geist, der eine wunderbare Geist unseres Heeres!

Seht sie euch an, die wetterharten Gesichter unter dem prachtvollen neuen Stahlhelm, in ihren geflickten, verbrockten, verblichenen Wämsern, im schweren Schritt ihrer klobigen Nagelstiefel — seht sie euch an! Aus dem einen und gleichen knorrigen Eichenholz geschnitzt, so stehen sie in Reih und Glied, und sind doch so unendlich verschiedenen Wesens von Haus aus, wie eben die hundert Klassen und Stände eines hochentwickelten, reichgegliederten Volkes. Aber weit hinter sich haben sie gelassen, was daheim sie unterschied und trennte. Hier gilt nur eine Tüchtigkeit: die soldatische, hier gibt's nur einen Beruf, den Feind in den Stand zu zwingen!

Ein hartes Handwerk, das sie treiben, nun schon jahrelang. Menschenmord! Wie viele sind denn unter ihnen, die im Frieden imstande gewesen wären, das Blut eines Mitmenschen zu vergießen? Und nun schleicht das auf Patrouillen durch Hecken und Schlüfte, kauert in Granattrichtern, kauert an Drahtverhauen, um den achtlosen Gegner kampfunfähig zu machen —, nun hockt das am Maschinengewehr und leitet mit scharfem Blick, mit harter Faust den wodausspritzenden Feuerstrahl in anstürmende Feindeshaufen.

Und ist dabei im Herzen noch immer der gleiche Schlag: der unsäglich gutmütige, friedfertige, heimwehkranke deutsche Mann, der nichts heißer ersehnt als dies: zurückkehren zu dürfen so schnell wie möglich zu Weib und Kind, an die Hobelbank und an den Pflug, an die Maschine und in den Bergwerkstollen — zu Heim und Arbeit! Wer von uns wußte denn vordem so recht, was das beide ihm, uns allen bedeutete? Wir wissen's, wir, die wir es entbehren müssen ins dritte Jahr nun schon, um euretwillen, die ihr daheim jammert, weil ihr keine Butter habt, und euch befehdet in erbärmlichen Fehden, während wir Schulter an Schulter euch verteidigen wider den Ansturm der Welt!

Und nicht allein die Kämpfer, die Gewehr und Handgranaten führen, die das Geschoß im Rohr des Mörsers wuchten — sie nicht allein sind's, die mit ihren Leibern die Heimat decken. Seht die Kolonnenführer in ihren kotbespritzten Pelzen, hoch auf dem Kutschbock, die Pfeife im Munde, die Schirmmütze über dem verwetterten Gesicht—! Geduldig fahren sie Tag um Tag und Nacht um Nacht fürbaß im Glut und Schnee, in Dreck und Sturm, daß die Kanone nicht des stählernen Fraßes, der Magen der Kameraden nicht der wärmenden Atzung entbehre. Und wie Unzählige von ihnen hat in ihrer stillen, unscheinbaren Arbeit die überfliegende Kugel gefaßt, die Granate zerrissen! Seht die geschickten Hände der Sanitäter, die mitten im Kugelregen die Kameraden verbinden; seht die wackeren Schipper, die, waffenlos, zwischen einhauenden Granaten Stellungen bauen als Rückhalt der vordersten Linie — seht sie alle, die scheinlos, ungenannt, ungeehrt, unbekreuzt mitschaffen am heiligen Werk der Rettung des Vaterlandes!

Ja, die Rettung! Nicht um Ruhmes und Ländergewinns willen sind sie ausgezogen, Gott weiß es. Aber um der Not des ringenden Vaterlandes willen sind sie eingedrungen tief in die Länder der Widersacher, haben sie mit ihrem Blute gedüngt, haben viele hunderttausend Kreuze hier draußen errichtet über den Gräbern ihrer lieben Toten. Ist das ungeschehen zu machen? Kriegsrecht bleibt Kriegsrecht. Doch hiervon zu reden, ist noch nicht der Tag. Der Feldgraue will nicht erobern; aber was er mit dem Schwert errang, das wird er nicht räumen ohne Sinn und Gewinn.

Alles hat der Soldat hinter sich geworfen; alles, woran seine Seele hing und hängt in schmerzlicher, verlangender Liebe. Er weiß, es muß sein — wenn ihm nicht dies alles befudelt, geschändet, zertreten werden soll. Millionen sind's, die also denken, also tun.