

Graf Ernst Reventlow

# Deutschland zur See

Ein Buch von der deutschen  
Kriegsflotte

**Graf Ernst zu Reventlow  
Deutschland zur See**



Kaiser Wilhelm II.

# Deutschland zur See

Ein Buch von der deutschen Kriegsflotte

Von

Graf Ernst zu Reventlow

Kapitänleutnant a. D.

Mit zahlreichen Abbildungen im Text und vier Farbenbildern



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH 1914

ISBN 978-3-662-24273-5

ISBN 978-3-662-26386-0 (eBook)

DOI 10.1007/978-3-662-26386-0

Copyright 1913 by Springer-Verlag Berlin Heidelberg

Ursprünglich erschienen bei Otto Spamer, Leipzig 1913

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1913



## Vorwort.

Die vorliegende Schrift will ein übersichtliches Bild von der Seemacht des Deutschen Reiches geben, von ihrer Entstehung und ihrer Vorgeschichte, ihrer Zusammensetzung und ihren Zwecken. Nur in diesen Zusammenhängen ist zu verstehen, was bisher geleistet worden ist, welche Aufgaben sich im Kriege stellen, und was noch fehlt. Nur so ferner kann den Ansprüchen genügt werden, die der Knabe und junge Mensch stellt, welcher nicht nur bunte Bilder sehen, sondern vor allem auch seine Wißbegierde befriedigen will, und den sein nationales Gefühl drängt, Beweise dafür zu finden, daß es auf dem rechten Wege ist.

Ob dem Verfasser gelungen ist, diesen Ansprüchen zu genügen, muß der Leser entscheiden.

Der Verfasser.

## Inhalt.

Einleitung . . . . .	1
Die Flotte des Großen Kurfürsten . . . . .	7
Der Verfall . . . . .	15
Allmähliches Wiedererwachen . . . . .	17
Der Traum von der Deutschen Bundesmarine . . . . .	20
Die Deutsche Bundesflotte, ihr Anfang und ihr Ende . . . . .	25
Die preußische Flotte. Ihre Entwicklung . . . . .	34
Der Krieg 1864 . . . . .	46
Die Flotte des Norddeutschen Bundes. Ihre Entwicklung . . . . .	51
Der große Krieg . . . . .	55
Die Deutsche Reichsmarine unter General von Stosch . . . . .	64
Die Marine unter General von Caprivi . . . . .	72
Kaiser Wilhelm II. und die Marine. Was der Kaiser wollte. Weshalb es noch nicht gelang . . . . .	79
Die Aufgaben der deutschen Zukunftsflotte . . . . .	92
Die Marine unter Admiral von Tirpitz . . . . .	101
Die deutsche Marine wie sie ist. Die Schlachtsflotte . . . . .	112
Etwas Allgemeines über moderne Kriegsschiffe . . . . .	115
Linienfahrzeuge . . . . .	120
Große Kreuzer . . . . .	140
Kleine Kreuzer . . . . .	145
Torpedoboote . . . . .	147
Unterseeboote . . . . .	163
Die Dienstbereitschaft der Flotte . . . . .	171
Die anderen Schiffe der Flotte . . . . .	174
Die Küstenverteidigung . . . . .	176
Das Luftfahrzeug als Seekriegswaffe . . . . .	183
Die Auslandsflotte . . . . .	190
Von der Organisation der Marine . . . . .	211
Werfttätigkeit und Schiffbau . . . . .	225
Geschütz und Panzer . . . . .	251
Das Kriegsschiff und seine Befahrung . . . . .	274

---

## Einleitung.

Was man heute unter einer Marine und unter einer Kriegsflotte versteht, ist noch gar kein alter Begriff. Noch ist es nicht viele Jahrhunderte her, da ging es mit den Flotten wie mit den Heeren: man rüstete sie aus und schuf sie gleichsam neu jedesmal, wenn man Krieg führen wollte oder mußte. Etwas ist und bleibt aber immer ganz verschieden zwischen dem Heer und der Flotte; es braucht eigentlich gar nicht ausdrücklich gesagt zu werden, denn jedes Kind weiß, daß die Heere auf dem Lande marschieren, reiten oder fahren, die Mannschaften und Kanonen einer Flotte aber in und auf Schiffen sich über das Wasser hinbewegen. Wir müssen aber an diesen Unterschied denken, wenn wir uns die Verschiedenheit der Entwicklung der Kriegführung und der Mittel zum Kriegführen auf dem Lande und auf dem Wasser vergegenwärtigen wollen. Das Wasser dient nämlich, seitdem man Schiffe hat, und weil man Schiffe hat, nicht mehr als Trennungsscheide der Völker und Länder, sondern als Verbindungsstraße. Die Menschen haben diese nassen Verbindungswege in ältester Zeit aus Abenteuerlust und Neugier benutzt; dann, nachdem sie sahen, daß jenseits des Wassers oft und reichlich Dinge zu holen waren, die man zu Hause nicht besaß, mochte es nun Gold oder Silber oder anderes sein, da wurde aus der bloßen Neugier und aus phantastischer Abenteuerlust Habsucht und Kriegslust.

In jenen alten Zeiten war der Mann ohne seine Waffen ja überhaupt nicht denkbar. Er nahm sie mit, wohin er ging, ritt oder fuhr. So sehen wir auf den ältesten Bildern von Schiffen und Booten, wie die Männer der Besatzung entweder die Segel bedienen oder die Ruder führen, während außen, rings um die Bordwand herum, die Schilde der Krieger aufgehängt sind. Ihre übrigen Waffen, Speere, Schwerter, späterhin Panzer, Armbrüste usw., hatten sie im Fahrzeuge drin liegen.



Wir wollen auf dieses sonst so reizvolle Kapitel hier natürlich nicht näher eingehen, sondern nur zeigen, wie auf diese Weise zu Anfang jedes Schiff oder Boot nicht nur Transportmittel, sondern Träger von Waffen und Kriegern, also ein Kriegsschiff, war. Als nachher nicht nur geraubt, sondern auch gehandelt wurde, da war gleichwohl die Unsicherheit noch viele Jahrhunderte hindurch so groß, daß neben den Waren und den Kaufleuten die Krieger im Schiffe versammelt waren; meistens waren die Kaufleute selbst Krieger. Freilich kannten die Griechen be-



Normannen auf einem Wifingerzuge.

reits Schiffe, welche ausschließlich zum Kriegführen bestimmt waren, während andere zur Beförderung von Waren und Lasten dienten. Das haben wir alle auf der Schule gelernt, ebenso wie daß bei den Römern die „naves longae“, die Kriegsschiffe, von den breiten und weniger der Schnelligkeit als großer Ladefähigkeit dienenden Kauffahrteischiffen unterschieden wurden. Römer und Griechen aber kannten, solange kein Krieg war, keine Kriegsflotte. Die Schiffe wurden im Frieden aufs Land gezogen, und wenn diese Ruhezeit länger dauerte, so verfaulten sie oder wurden auseinandergeschlagen. Man konnte ja jene nach unseren Begriffen so leichten und kleinen Holzschiffe in kürzester Zeit neu bauen.

Als dann im zweiten Jahrtausend nach Christi Geburt die Periode

der großen Segelschiffe herannahte und sich entwickelte, als die Oberfläche der Erdkugel in den großen Entdeckungsperioden immer mehr erforscht wurde, kein Meer und kein Land mehr verborgen oder unzugänglich blieb, da nahm der Handel übersee einen gewaltigen Aufschwung, ein Handel freilich, der in vielen Fällen dem Raube gleich kam. Denken wir an die Gold- und Silberzüge, welche die Weltreiche der damaligen Zeit, Spanien und Portugal, von der anderen Seite des Ozeans heimbrachten. Da konnte man von Handel wohl kaum sprechen, um so mehr aber von Gewalt, Raub, aufgezwungenem Kampfe und Mord. Das eigentliche Seehandelsvolk der Welt wurde, 2000 Jahre nach den alten Phöniziern, das englische. Das ist freilich nicht ganz genau, denn wir müssen auch die Holländer erwähnen und daneben nicht zum wenigsten auch die Deutschen.

Es waren in erster Linie dieselben deutschen Seestädte, welche noch heute an unseren Küsten blühen: Hamburg, Bremen, Lübeck, und eine große Anzahl anderer Städte noch, unter ihnen Köln. Viele dieser Städte, die sich, um mächtiger zu sein, zur Hanza zusammengeschlossen hatten, haben jetzt keine Bedeutung mehr, weil sich die wirtschaftlichen Weltverhältnisse inzwischen geändert haben und der Seehandel andere Wege genommen hat. Das gilt hauptsächlich von den früher so großen Handelsstädten an der Ostsee. Ihrer aller Bedeutung ist heruntergegangen, so insbesondere auch die Lübeck's. Lübeck ist noch heute zwar eine höchst ansehnliche, blühende und schöne Handelsstadt, damals aber, in der Zeit der Größe der Hanza, war Lübeck eine Großmacht des Handels, des Krieges und der Politik zu nennen.

Jene Hanza, zu der übrigens auch schwedische und norwegische Städte gehörten, war wirklich eine große Macht in den nordeuropäischen Gewässern. Wie groß diese Macht war, mag aus der Tatsache hervorgehen, daß die Hanza Krieg gegen England, gegen Dänemark und Schweden geführt hat und in der Zeit ihrer Stärke und Blüte siegreich aus ihren Kämpfen hervorging. Nachher freilich kam auch für sie die Zeit des Verfalls. Der Deutsche Kaiser, Kaiser Wilhelm II., hat vor einigen Jahren in Beziehung auf die Hanza ein sehr treffendes Wort gesagt. Er führte aus, daß der Hanza die Stütze und Rückendeckung der Reichsgewalt gefehlt habe, und knüpfte daran die Wendung: Reichsgewalt und Seegewalt bedingen einander, eine kann ohne die andere nicht existieren! — Wenn wir das hier schon am Anfang unserer Betrachtungen über die deutsche Marine hinstellen, so geschieht

es, weil dieser Leitspruch eigentlich über der Geschichte aller Marinen und Reiche gestanden hat und steht. Das alte Athen, als Staat oder Reich, stand und fiel mit seiner Flotte, und seine Flotte blühte und verwelkte mit der Macht und Blüte des Staates. Das Römische Reich wurde erst zum wirklichen Reiche, als es die Seeherrschaft im Mittelmeer errungen hatte. Kurz, man kann jedes Beispiel aus der Geschichte heranziehen, überall wird sich diese Lehre bestätigen.

Wir wollen aber hier keine langen theoretischen Auseinandersetzungen betreiben, sondern Gelegenheit nehmen, aus der Geschichte unseres eigenen Vaterlandes zu lernen. Die Hanse war mächtig und groß und blühend in einer Zeit, wo es ein Deutsches Reich nur dem Namen nach gab und eine Reichsgewalt dem Deutschen Kaiser nicht zur Verfügung stand. Er war froh, wenn er sich als Kaiser halten konnte, hatte außerdem vielfach ausländische Interessen, denken wir z. B. an Karl V., in dessen Reich die Sonne nicht unterging, und andere. Die deutsche Hanse kannte auch das, was wir heute Patriotismus nennen, nicht, und als sie in sich gespalten war, da trugen einige Städte von ihr kein Bedenken, sich gegen die anderen mit dem Auslande zu verbinden. Wie oft haben wir dieses traurige, ja eigentlich empörende Schauspiel auch in der deutschen Geschichte auf dem Lande erlebt: ein Deutscher erhob die Hand und das Schwert wider den anderen. Als dann die anderen Reiche Europas und ihre Völker klüger als die deutschen Stämme waren und ihren inneren Zank und Hader beiseite ließen, da wuchs ihre Kraft natürlich ganz gewaltig in ihrer Betätigung nach außen, und deshalb war es auch wiederum natürlich, daß die deutsche Hanse nicht aufkommen konnte gegen einen Seehandel und gegen Kriegsflotten starker in sich geschlossener Reiche, wie Großbritannien, Holland und Dänemark. Bei diesen war die Reichsgewalt vorhanden, auf die sich die Seegewalt stützen konnte. In Deutschland konnte die Seegewalt auf die Dauer nicht bestehen, weil die Reichsgewalt fehlte. Und doch waren das damals auch noch keine Kriegsflotten, die, wie heute, so recht dauernd im Dienst, in der Reserve und auf einem bestimmten Stande erhalten wurden, sondern teils dem Handel dienten. Das Seemannsvolk jener Zeiten war im Waffengebrauche ebenso geübt und erfahren wie in der Bedienung der Segel und im Schiffsdienste überhaupt. Es waren angeworbene Leute, zuweilen aus aller Herren Ländern. Das Schiffsvolk war, wie man heute noch in alten Chroniken lesen kann, wegen seiner Gewalttätigkeit und Roheit gefürchtet. Die Kapitäne und die militärischen Führer dieses

Schiffsvolkes im Kriege waren aber, unter Umständen jedenfalls, angesehenere Männer der Stadt, und jene Hansestädte waren freie Republiken, wie es Hamburg, Lübeck und Bremen noch heutigestags sind.

Das Seeräuberwesen war außerordentlich verbreitet, die Seeräuber verfügten bisweilen über vollständige Flotten, und als Stützpunkte hatten sie Schlösser und feste Plätze an Küsten und auf Inseln, wo sie, beinahe wie kleine Staatswesen, herrlich und in Freuden lebten, wenn der See-



Hansa-Kogge im 14. Jahrhundert  
Nach einer Zeichnung von Willy Stöwer.

raub einträglich für sie gewesen war. Gegen diese Seeräuber waren besonders die Hansestädte oft in dauernder Tätigkeit, denn ihr Handel durfte nicht beunruhigt werden, und da leisteten sie sich denn bisweilen auch in sonstigen Friedenszeiten stehende Kriegsflotten. Der Name, den sie ihren Kriegsschiffen gaben, ist bezeichnend, nämlich „Freedekoggen“, also Kriegsschiffe, die das Meer befrieden sollen. Diese „Freedekoggen“ begleiteten die mit Gütern beladenen Handelsschiffe, um sie gegen Seeräuber, oder im Kriege gegen Feinde zu schützen. Auf der anderen Seite

gestatteten die damaligen Kriegsgebräuche, daß man schonungslos alle feindlichen Handelsschiffe mitnahm, eroberte oder vernichtete, wie die Dinge es gerade mit sich brachten. Kurz, das war alles eine ziemlich wilde Wirtschaft, und in Deutschland war sie es um so mehr, weil, wie gesagt, oft eine deutsche Stadt gegen die andere stand, jede nur für sich, nicht für ein größeres Vaterland arbeitete, keine Stütze am Vaterlande hatte und so auf die Dauer sich nicht wehren konnte gegen die aufstrebenden, in sich geschlossenen See- und Handelsmächte Nordeuropas, unter denen nach vielfachen Kriegen und Kämpfen Großbritannien als Siegerin dastand und sich immer mehr zur Beherrscherin der Meere entwickelte. Die deutschen Staaten, welche in ihrer Gesamtheit das Deutsche Reich bildeten, ein machtloses zerrissenes Reich freilich, hatten ihre Kräfte im Dreißigjährigen Kriege erschöpft. Der deutsche Boden war ein Menschenalter lang der kriegerische Tummelplatz der europäischen Völker geworden. Wer Lust hatte, riß sich ein Stück vom deutschen Boden ab und betrachtete es als sein Eigentum. Wer kann sich heute vorstellen, daß ein großer Teil von Pommern damals zu Schweden gehörte, und wer möchte nicht für eine Fabel halten, daß die Bevölkerung des ganzen deutschen Landes nach dem Dreißigjährigen Kriege auf vier bis fünf Millionen Einwohner geschätzt wurde, desselben deutschen Landes, auf dem heute 65 Millionen Menschen leben und gedeihen! Und doch ist es keine Fabel, sondern war eine schreckliche Wirklichkeit, aus der nur die große deutsche Tüchtigkeit, vor allem aber die Kraft und der weite Blick der Hohenzollern, das deutsche Volk und Reich hinausgeführt haben.

---

## Die Flotte des Großen Kurfürsten.

Der Große Kurfürst von Brandenburg trug nicht umsonst seinen Namen. Nicht nur erzwang er sich in seinen eigenen Landen mit eiserner Hand Ruhe, Landfrieden und Gehorsam, nicht nur kämpfte er siegreich gegen weit überlegene Feinde, sondern er, der Fürst eines kleinen ausgezogenen und armen Landes, richtete sein Auge auf das Meer. Der Große Kurfürst sah, wie England, Holland, Frankreich, Spanien und Portugal aus ihrem überseeischen Handel und aus ihren Besitzungen jenseits der Ozeane ungeheure Reichtümer in ihre Lande und Völker fließen lassen konnten, und wie durch die Schiffart allein dieser Handel und diese überseeische Verbindung möglich war. Er sah ferner, wie so häufig im Kriege, besonders in seinen Kämpfen mit den Schweden, seine Landarmee nicht genügt hatte, um den Sieg vollständig durchzuführen und den Feind zu vernichten, wie er einer Flotte dazu dringend bedurft hätte. Warum sollte er denn nicht ebenso wie die andern eine Kriegsflotte schaffen können! Das scheint uns heute einfach genug zu sein, aber damals war es in der Tat etwas ganz Außerordentliches, ein Schritt auf einem bis dahin unbetretenen Gebiete, ein Schritt, den man von einem deutschen Teilstaate in der damaligen Welt nie erwartet hatte. Den ersten Anlaß gaben dem Kurfürsten die Kämpfe mit den Schweden an der ostpreußischen und westpreußischen Küste. Er ließ, nach der damaligen Sitte, einige Kauffahrteischiffe als Kriegsschiffe ausrüsten, und der Oberstleutnant von Hille, der bisher ein Kavallerieregiment befehligte, stand an der Spitze dieser kleinen Flotte. Große Taten hat sie nicht getan, aber nach Kräften versucht, den Schweden in der Ostsee Schaden zuzufügen. Dabei muß man bedenken, daß Schweden damals eine sehr starke und angesehenere Seemacht war.

Als der Große Kurfürst in der berühmten Schlacht von Fehrbellin die Schweden aufs Haupt geschlagen hatte, beschloß er wieder, seinen

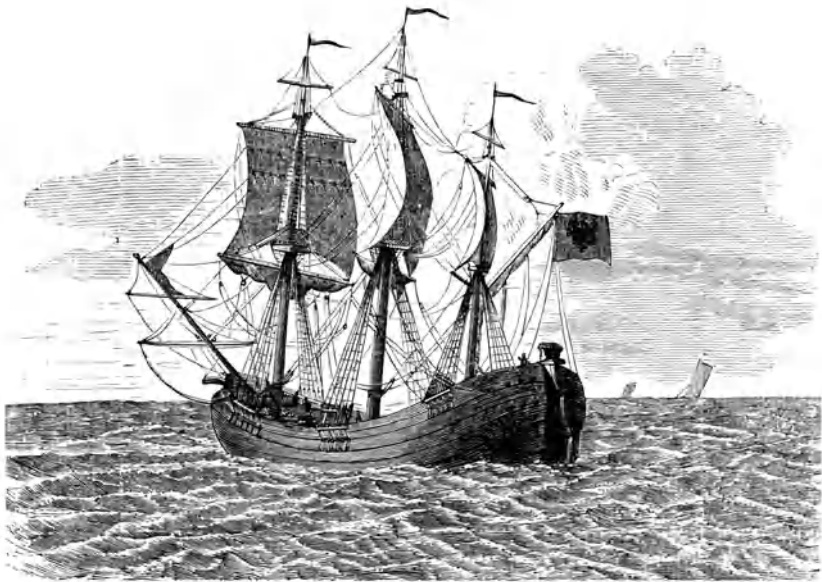
Sieg mit Hilfe von Kriegsschiffen auszunutzen und den Arm seines Heeres auf die See hinaus zu verlängern. Kriegsschiffe hatte er aber nicht mehr, denn jene erwähnten Fahrzeuge, die vor fünfzehn Jahren eine Zeitlang gedient hatten, existierten wohl schon lange nicht mehr. Schiffe bauen konnte man in den Landen des Großen Kurfürsten in den Hafenstädten wohl, aber dazu war keine Zeit, denn die Ereignisse erheischten schnelles Vorgehen, und so wählte der Große Kurfürst den damals nicht ungewöhnlicher Weg, mit einem Kaufmann namens Raule, einem Holländer, einen Vertrag dahin abzuschließen, daß dieser eine Anzahl von Schiffen ausrüsten und sie unter brandenburgischer Flagge gegen schwedische Schiffe Krieg führen lassen sollte. Eine merkwürdige Art des Kriegführens, wenn man das heute erwägt; sicherlich! Wer aber die damaligen Verhältnisse überhaupt und im besonderen in Brandenburg und Preußen in Betracht zieht, wird zugeben müssen, daß der Große Kurfürst gar keinen anderen Weg finden konnte, wenn er eben entschlossen war, auch zur See gegen seine Feinde zu kämpfen und sie zu schädigen. Raule, der das Geld gab, um die Schiffe zu mieten oder zu kaufen, sie auszurüsten und zu bemannen, wurde jedenfalls durch den Vertrag auf seine Kosten gebracht. Er wußte genau genug, wieviel bei dem Kaperkriege jener Zeiten verdient werden konnte.

Raule rüstete drei Fregatten und zehn kleinere Schiffe aus und ließ diese in der Ostsee gegen schwedische Schiffe kreuzen. Auch an einer Schlacht, welche die Holländer und Dänen der Schwedenflotte lieferten, nahm diese sonderbare kleine brandenburgische Flotte teil und erbeutete mehrere Schiffe, darunter eine schwedische Fregatte. Diese eroberten Schiffe wurden dann die ersten wirklichen Kriegsschiffe Brandenburgs. Deshalb haben wir diese Geschichte und Hergänge so ausführlich erzählt.

Einige Jahre später mußte Raule wiederum ein Geschwader für den Großen Kurfürsten beschaffen, und zwar ein größeres als vorher. Es waren das die Fregatten „Friedrich Wilhelm“, mit vierzig Kanonen für monatlich 1200 Taler, „Dorothea“, mit dreißig Kanonen für monatlich 1000 Taler, „Leopard“, mit vierunddreißig Kanonen zu 600 Talern, „Thurprinz“, mit vierundzwanzig Kanonen zu 800 Talern. Dazu kamen noch kleinere Fregatten: „Roter Löwe“, „Berlin“, „Prinz Ludwig“, „Der Wasserhund“. Dieser Wasserhund kostete monatlich nur 500 Taler. Denkt man an unsere Panzerriesen von heute, so kommen einem diese kleinen Summen beinahe komisch vor.

Das brandenburgische Geschwader war aber sehr tätig und auch

kühn, es muß tüchtige Führer und Seeleute an Bord gehabt haben. Die großen Seemächte, die damals die europäischen Meere beherrschten, machten wunderliche Gesichter über diese neue brandenburgische Flotte. Von einer brandenburgischen Flotte hatte man bisher noch nichts gehört, und den roten brandenburgischen Adler als Kriegsflagge einer Fregatte zu sehen, war ein noch nie dagewesenes Schauspiel. Solange sich aber die Schiffe des Großen Kurfürsten in den nordischen Gewässern und Seite an Seite mit Geschwadern der großen holländischen und däni-



Des Großen Kurfürsten Fregatte „Thurprinz“.

schen Marinen betätigten, ließ man sie gewähren, und jede der übrigen großen Seemächte dachte vielleicht, man könne sich gelegentlich dieser Brandenburger auch einmal bedienen. Als nun aber die brandenburgischen Schiffe im Gefühle ihrer Tüchtigkeit sich an immer größere Unternehmungen heranwagten, da änderte sich die Sache. Hauptsächlich der folgende Vorgang erregte gewaltiges Aufsehen: Das damals zu Lande und zur See mächtige, außerdem reiche Spanien hatte in einem der vorhergehender Kriege gegen Frankreich dem geldarmen Brandenburg monatlich 320000 Taler versprochen als Hilfgelder für Beteiligung an diesem Kriege gegen Frankreich. Die Spanier wußten die Kriegs-



kunst und Tapferkeit Brandenburgs und die hohe Feldherrntüchtigkeit des Großen Kurfürsten wohl zu schätzen und wollten sich deren Kriegshilfe gegen das gehaßte Frankreich nicht entgehen lassen. Deswegen versprachen sie dem Großen Kurfürsten diese Geldbeträge, welche für damalige Zeit recht hohe Summen bedeuteten. Aber die Spanier ließen es beim Versprechen bewenden und bezahlten dem Großen Kurfürsten keinen Pfennig. Der Große Kurfürst hatte zunächst gütlich versucht, das ihm zustehende Geld von Spanien einzutreiben, aber ohne Erfolg. Schließlich dachte er: dazu habe ich mir ja eine Flotte angeschafft, um meinen Forderungen Nachdruck jedesmal und überall da zu geben, wo ich eine andere Macht zu Lande nicht erreichen kann. Und kurz entschlossen schickte er seine Schiffe aus der Nordsee heraus in den Ozean, um spanische Schiffe, womöglich solche mit kostbarer Ladung, fortzunehmen und so die ihm geschuldeten Summen von Spanien einzutreiben. Besonders hatte der brandenburgische Geschwaderchef es auf die sogenannte spanische Silberflotte abgesehen, welche aus den spanischen Kolonien große Silberfrachten in die Häfen Spaniens bringen sollte. Es gelang ihm allerdings nicht, die Silberflotte abzufangen, wohl aber nahmen die brandenburgischen Kriegsschiffe mehrere andere spanische Schiffe gefangen, unter ihnen sogar das spanische Kriegsschiff „Karl II.“, das eine Ladung von 100000 Talern führte. Seinen eigentlichen Zweck erreichte leider freilich der Große Kurfürst mit diesen Unternehmungen nicht. Die spanische Seemacht war viel zu groß, er mußte schließlich überall nachgeben und bekam auch das Geld nicht, das man ihm schuldete. Heute sind das ja alles für uns Fragen und Ereignisse ohne große Bedeutung. Was aber für immer bemerkenswert und ruhmvoll bleibt, das ist jener frische Wagemut, mit dem die Brandenburger draufgingen, unbekümmert um die Übermacht, getragen von der Überzeugung des guten brandenburgischen Rechtes.

Auch in den nördlichen Meeren begannen die großen Seemächte nunmehr dem Großen Kurfürsten und seiner Flotte Schwierigkeiten zu machen, und das war ihnen natürlich nicht schwer angesichts ihrer ganz erdrückenden Übermacht.

Der Große Kurfürst aber verzagte nicht. Sein Auge blieb nicht auf den heimischen Meeren haften, sondern flog über die Ozeane hinüber zur afrikanischen Goldküste. Kaum durch blutige und schwere Kriege auf festen Füßen im eigenen Lande, schwer betrogen durch mächtige Nachbarn um blutig und ruhmvoll verdiente Siegespreise, zögerte

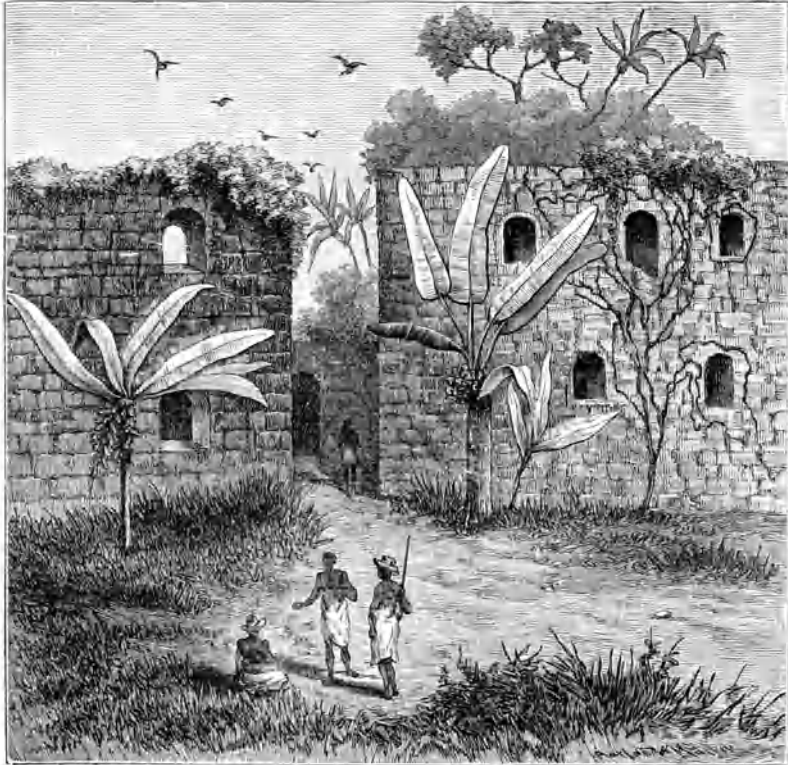
dieser rastlose Mann und große Fürst nicht, eine überseeische Kolonialpolitik zu treiben, wie sie erst beinahe genau 200 Jahre später im neuen Deutschen Reiche Fürst Bismarck wieder aufgenommen hat.

Nachdem der Große Kurfürst seinen Kampf gegen Spanien hatte aufgeben müssen, faßte er den Entschluß, den überseeischen Handel seines Landes durch Erwerbung von Kolonien zu erweitern und zu befestigen. Ohne viel Zögern ging man ans Werk. Zwei Fregatten, „Thurprinz“ und „Morian“, wurden ausgerüstet, bemannt und unter den Befehl des Majors von der Gröben gestellt. Heute scheint uns sonderbar, daß man einen Armeeeoffizier als Kommandanten zweier Schiffe über den Ozean schickte, ein Unternehmen, welches damals keineswegs so einfach war, wie heute die Fahrten über den „großen Teich“ es sind. Herr von der Gröben war aber, was man jetzt einen Globetrotter zu nennen pflegt, ein Mann, der die ganze Welt gesehen, der Abenteuerlust und große Energie besaß und sich nicht verblüffen ließ. Er kam denn auch mit seinen beiden Schiffen an der Guineaküste an, fand dort aber Holländer vor, die behaupteten, die ganze Goldküste gehöre ihnen. Gröben ließ sich aber nicht einschüchtern. Wie Reinhold Werner in seinem „Buche von der deutschen Flotte“ erzählt, sagte Gröben den Holländern höhnisch, sie sollten doch den Negern verbieten, mit Angehörigen anderer Nationen Handel zu treiben, wenn sie, die Holländer, wirklich die Herren hier seien. Schließlich ließ man ihn gewähren, und er kaufte von den anständigen Negerhäuptlingen einen Berg mit Umgegend, um dort ein Fort zu errichten. Der Major von der Gröben erzählt dazu in seiner Reisebeschreibung das Folgende:

„Am 1. Januar 1683 brachte Kapitän Voß vom ‚Thurprinz‘ die große kurfürstlich brandenburgische Flagge vom Schiffe. Sie wurde mit Pauken und Schalmeyen aufgeholt, mit allen im Gewehr stehenden Soldaten empfangen und an einem großen Flaggenstoß aufgezogen, dabei mit fünf scharf geladenen Stücken das neue Jahr geschossen, denen jedes Schiff mit fünf geantwortet und wieder mit drei bedanket. Und weil Seiner kurfürstlichen Durchlaucht Namen in aller Welt groß ist, also nannte ich auch den Berg den ‚Großen Friedrichsberg‘.“

Die tapferen Brandenburger hatten, während sie an den Bau des Forts gingen, nicht nur mit schlimmen Entbehrungen und verheerenden Fieberkrankheiten zu kämpfen, sondern auch mit menschlichen Feinden. Die mißgünstigen Holländer, denen es trotz wiederholtem Proteste nicht gelungen war, Gröben wankend zu machen, wiegelten die Negerstämme

der Umgegend auf, und diese zogen zu Tausenden heran, um das Häuflein Brandenburger zu vernichten. Sie waren aber an die Unrechten gekommen. Wenngleich vom Fieber und von Krankheit geschwächt, nahmen die Brandenburger unter Führung Gröbens unverzagt den Kampf auf und ließen sich nicht überraschen, als die Schwarzen einen



Die alte Feste Großfriedrichsberg.

Überfall versuchten. Als der Feind in genügende Nähe kam, feuerten die Brandenburger einige Geschütze ab. So etwas hatten die Schwarzen noch nie gehört, und die ganze Bande rannte davon. Wer hatte das aber vorher wissen können! Wieder zeigte sich hier einmal, — wie so oft im Leben, — daß man, wenn die Verhältnisse auch noch so ungünstig scheinen, den Mut nie verlieren darf, sondern allen Schwierig-

keiten und Gefahren stolz und zuversichtlich ins Auge sehen und entgegengehen muß ...

Nachher wurden noch zwei Forts in der Gegend gebaut und der Major von der Gröben wurde für die hervorragenden Dienste, die er geleistet, für die Umsicht und den Mut, die er bewiesen hatte, reich belohnt ...

Als Hauptseehafen für den Verkehr mit der neuen Kolonie und für die Ozeanschifffahrt überhaupt wählte der Große Kurfürst den Hafen von Emden. Dort wurde auch eine Handelskompagnie gegründet, die der Große Kurfürst mit staatlichen Mitteln unterstützte, wie und soweit es nur immer ging. Freilich waren die Schwierigkeiten außerordentlich groß. Bedenken wir einmal, wie lange es gedauert hat, daß im neuen Deutschen Reich so etwas wie kolonialer Unternehmungsgeist erwacht ist. Eigentlich hat dieses Erwachen erst zwanzig Jahre nach der Erwerbung unserer afrikanischen Kolonialgebiete eingesetzt, und viele Millionen Lehrgeld haben bezahlt werden müssen. Das war im mächtigen und großen Deutschen Reich, zu einer Zeit, wo man durch das Beispiel anderer Länder längst alles wußte, was man zum Kolonisieren und zur Kolonialwirtschaft zu wissen braucht, wo man Dampfer, überseeische Telegraphen, Eisenbahnen und alles andere zur Verfügung hatte. Vor zweihundert Jahren war nichts von alledem da, und das Kurfürstentum Brandenburg war ein sehr armes, sehr kleines und gering geachtetes Land. Nur ein Mann war es gewesen, der diesem kleinen Lande Ansehen und Achtung geschaffen hatte: das war der Große Kurfürst. Hätte er fünfzig Jahre länger gelebt, so würde seine Flotten- und Kolonialschöpfung vielleicht gedauert haben und zur Blüte gelangt sein. Sieben Jahre aber schon nach der Gründung der brandenburgischen Kolonie an der afrikanischen Goldküste starb der Große Kurfürst. Sein Nachfolger, Friedrich, der sich zum König machte und Friedrich der Erste nannte, widmete den Schöpfungen und angefangenen Unternehmungen des Großen Kurfürsten keine Aufmerksamkeit. Seine Interessen lagen nicht auf diesem Gebiete, und so ließ er die Dinge gehen, wie sie gehen wollten, zumal sich nach dem Tode des Großen Kurfürsten herausstellte, daß die afrikanischen Gesellschaften und Unternehmungen mit einer beträchtlichen Schuldenmenge abgeschlossen hatten. Wie gesagt, das war eigentlich kein Wunder, denn es dauert immer lange Zeit, bis solche Dinge sich bezahlt machen, und man muß durchhalten.

Dies ist die Geschichte der ersten deutschen Kolonie. Sie ist kurz

und ihrem Ausgange nach nicht erfreulich. Man soll aber die Menschen jener Zeit nicht beschuldigen und anklagen. Die Verhältnisse waren stärker als sie.

„Im Jahre 1884 besuchte die Korvette ‚Sophie‘ die Ruinen von Groß Friedrichsberg und brachte von dort ein Geschützrohr mit nach Hause, das man von Rost bedeckt in dem den Wallgang überwuchernden Gestrüpp gefunden hatte. Im Marinemuseum zu Berlin erinnert dieses Rohr an eine große Zeit und deren traurigen Untergang. Uns bleibt der Trost, daß diese Mahnung nicht ungehört verhallt ist.“  
(P. Koch, Geschichte der deutschen Marine.)

---

## Der Verfall.

Daß Friedrich Wilhelm I., jener bekannte sparsame und strenge Hausvater Preußen-Brandenburgs, von immerhin riskanten Plänen und Versuchen überseeischer Unternehmungen und gar der Schaffung einer Kriegsflotte nichts wissen wollte, versteht man ohne weiteres aus seiner ganzen Art. Er wollte nach den großen Ausgaben, die sein Vater, der prachtliebende Friedrich I., zum Schaden des Staatschatzes gemacht hatte, erst einmal zu einer ganz einfachen und sparsamen Wirtschaft zurückkehren. Außerdem hatte er seine besondere Vorliebe für das Landheer, und seine einzige kostspielige Liebhaberei waren bekanntlich die ganz großen Soldaten. Wir können Friedrich Wilhelm I., wie er persönlich geartet war und wie die Zustände in Preußen lagen, keinen Vorwurf daraus machen, daß er alle kolonialen Unternehmungen als phantastische Dinge bezeichnete, die Kriegsschiffe verlaufen ließ und die Kolonie, welche der Major von der Gröben mit so viel Begeisterung und Freude errungen hatte, verkaufte. Schade aber war es, und lange sollte es dauern, bis die Träume und Gedanken des Großen Kurfürsten wieder auflebten.

Aber Friedrich der Große, dieser Mann mit dem genialen Blicke und der gewaltigen Energie, warum hat er nicht daran gedacht, das Werk des Großen Kurfürsten wieder aufzunehmen? Die Gründe waren auch hier einfach. Friedrich der Große hat während des größten Teiles seiner langen Regierung Kriege geführt, um sich das eroberte Schlesien zu sichern. Er mußte zeitweise gegen die Heere von ganz Europa kämpfen. Als diese Kriege endlich mit dem Hubertusburger Frieden erfolgreich für ihn geendet waren, da sah Friedrich sich als älterer Mann, an der Schwelle des Greisenalters, und sein Land war derart ausgefaugt, arm und ermattet, daß er alle Sorge und alle Geldmittel, alle seine Arbeitskraft, die ihm noch verblieben war, der Stärkung des Volkswohlstandes,

hauptsächlich der Landwirtschaft und der Urbarmachung neuer Landstrecken widmen mußte. Trotzdem verkannte Friedrich die Wichtigkeit des Seehandels in keiner Weise, er gründete die „Ostindische Kompagnie“ und die „Preußische Seehandlung“ in Emden, welche heutzutage noch als großes Geldinstitut zu Berlin vorhanden ist. Auch der Marine hat Friedrich der Große sich in gewisser Weise bedient, als er nämlich im Jahre 1759 auch gegen Schweden kämpfen mußte. Die Schweden rückten zur See gegen die pommerschen Küsten an und schädigten Preußens Handel. Da ließ Friedrich durch die Stettiner Kaufleute einige Handelsschiffe bewaffnen. Diese rückten als Kriegsschiffe an der Odermündung den Schwedenschiffen entgegen, erlitten aber gegen die Übermacht naturgemäß eine vollkommene Niederlage. Die Zeiten, wo Kriegsschiffe etwas leisten konnten, die tags vorher noch im Dienste des Handels gestanden hatten, waren eben vorbei, die Periode der stehenden Kriegsflotte hatte längst begonnen. Will man sich vorstellen, daß Preußen von Anfang an unter Friedrichs Regierung über eine geschulte Kriegsflotte verfügt hätte, so würde ihm diese allerdings von außerordentlichem Nutzen haben sein können.

Wir haben gesehen, wie das aufsteigende Brandenburg-Preußen unter dem Zepter eines genialen Fürsten instinktiv den Ausspruch Kaiser Wilhelms II., daß Reichsgewalt Seegewalt und Seegewalt Reichsgewalt sei, in die Wirklichkeit zu übersetzen versuchte, und daß dieser Versuch an der Ungunst der Zeiten und Zustände scheiterte. Für das kleine und von Stürmen aller Art umtobte und durchtobte Land im Herzen Deutschlands war die Zeit noch nicht gekommen. Vergessen darf man aber deshalb jene kurze Periode unter dem Großen Kurfürsten nicht. Schon deshalb nicht, weil sie zeigt, wie große und richtige Gedanken zuweilen auftauchen, wieder verschwinden, weil die Zeit noch nicht reif ist, und dann nach kürzerer oder längerer Zeit plötzlich wieder demselben Volke erscheinen und ihm zum Leitstern werden. Sie sind dieselben geblieben, das Volk aber hat sich weit genug entwickelt, um sie zu verstehen und zu tragen.

---

## Allmähliches Wiedererwachen.

Nach dem Tode Friedrichs des Großen ging es mit Preußen abwärts, immer weiter, bis zum Tiefpunkte, wo Napoleon I. in Deutschland und in Preußen herrschte und besonders das ihm verhaßte Preußen mit Füßen trat. Während jener ganzen Periode war von einer Flotte naturgemäß nicht die Rede, naturgemäß, denn, wie wir immer wieder feststellen müssen, ist die Schaffung einer Flotte nur möglich für einen blühenden, in sich geschlossenen und starken Staat. Gelegentlich dachte man daran, einige Fahrzeuge für den Küstenkrieg zu bauen. So ist aus dem Jahre 1811 ein Flottenplan zu erwähnen, den der damalige preußische Kriegsminister, von Rauch, entworfen hatte. Es handelte sich dabei in der Hauptsache um die Schaffung einer Küstenflotte im Frischen Haff, also um einen Küstenschutz, wie man ihn sich damals vorstellte. Es wurde nichts daraus, und es konnte auch unter den damaligen Verhältnissen nichts daraus werden. 1815, als Napoleon niedergeworfen war und Europa begann wieder aufzuleben, als Preußen im Friedensschlusse Neuorpommern und Rügen erhielt, da bekam es von Schweden ebenfalls ein halbes Duzend Kanonenboote. Diese bildeten ungefähr ein Menschenalter lang die preußische, ja die deutsche Flotte!

Der deutsche Seehandel, der in der napoleonischen Zeit ebenfalls völlig danieder gelegen hatte, nahm von 1815 an einen Aufschwung, und hauptsächlich die Hansestädte, Hamburg und Bremen, begannen ihre Arme immer weiter über die Ozeane hinüberzustrecken. Freilich, der Schutz einer Kriegsflotte fehlte ihnen. Wo sollte er herkommen? Ein Deutsches Reich gab es nicht, die deutschen Einzelstaaten sahen sich nicht in der Lage, und wenn selbst der eine oder andere von ihnen imstande gewesen wäre, sich eine kleine Küstenflottille zu halten, so würde das



dem Ozeanhandel der Hansestädte nichts genutzt haben. Außerdem waren diese ja selbständige Republiken, und das Einheitsgefühl in Deutschland war damals sehr gering, ja, man traf meistens auf sein Gegenteil, auf Eifersucht und Zwietracht. So kam es denn, daß der deutsch-hanseatische Überseehandel beinahe als unter einer gewissen Schutzherrschaft der englischen Flotte stehend erschien. Auch die deutschen Handelsschiffe wurden zu einem sehr großen Teile in England gebaut. Man hat später oft gesagt, unser Seehandel schulde Großbritannien großen Dank, denn er sei damals nicht schlecht unter der britischen Vormundschaft gefahren. In gewissem Sinne ist das nicht ganz unrichtig. Auf der anderen Seite steht aber, daß, wie Bismarck in den achtziger Jahren einmal sagte, der deutsche überseeische Kaufmann vor der Einigung des Reiches immer nur „mit dem Hute in der Hand“ sein Gewerbe habe treiben können. Das ist wahr, richtig und beschämend. Der deutsche Kaufmann konnte sich nicht auf einen starken Schutz seines Mutterlandes berufen, wenn man ihm unrecht tun oder ihn vergewaltigen wollte. Es war keine Reichsgewalt vorhanden, folglich auch keine Seegewalt. Wahrlich, ein unwürdiger Zustand für Angehörige des großen deutschen Volkes, das früher so stolz und mächtig gewesen war! Und dabei war es ja vollkommen in die Hand der anderen Mächte gelegt, ob sie dem demütig bittenden Deutschen seine Bitte bewilligen wollten oder nicht. So passierte im Jahre 1841 noch das Folgende: Die Marokkaner rüsteten Seeräuberschiffe aus, und die preußische Regierung, die sehr wohl wußte, daß diese Schiffe sich gegen den preußischen Handel richten sollten, wandte sich mit der Bitte an die britische Regierung: England möge sich ins Mittel legen, um so der friedlichen Schifffahrt die Wege zu ebnen. Der englische Gesandte in Berlin aber lehnte diese Bitte kühl ab, ohne sie überhaupt seiner Regierung zu unterbreiten. So stand es mit dem „englischen Schutze“, obgleich damals nicht nur deutsche Kaufleute, sondern die Regierung des mächtigsten deutschen Bundesstaates, Preußen, „mit dem Hute in der Hand“ bittend vor Großbritannien getreten war.

Jene schwedischen Kanonenboote, von denen wir sprachen, gaben der preußischen Regierung immerhin einen gewissen Anstoß. Man hatte mit ihnen einen tüchtigen Mann, den schwedischen Hauptmann Longé, übernommen. Der zeigte sich sehr regsam und wurde u. a. die Ursache, daß im Jahre 1817 ein Kriegsschoner, also ein größeres zu Kriegszwecken bestimmtes Segelschiff, gebaut wurde. Das Schiff erhielt den

Namen „Stralsund“. Man kann diesen kleinen Kriegsschoner als den Anfang zur späteren preußischen Flotte betrachten. Er zuerst erhielt die preußische Kriegsflagge, jene weiße Flagge mit dem schwarzen Adler und dem eisernen Kreuze. Die „Stralsund“ wurde auch der Anlaß, daß das preußische Kriegsministerium eine Uniform für Seeoffiziere und Mannschaften der preußischen Marine vorschrieb. Also bis dahin hatte man eine solche Uniform überhaupt noch gar nicht gehabt, noch gar nicht gekannt, und jeder hatte sich angezogen, wie es ihm gerade paßte, wahrscheinlich nach Muster der englischen Seeoffiziere und Marine-mannschaften.

Das sind alles Kleinigkeiten, zum Teil Kleinlichkeiten, aber wir brauchen sie in dieser Schilderung der vielen mageren Jahrzehnte der deutschen Marine, um uns zu vergegenwärtigen, wie jammervoll es damals ausjah.

---

## Der Traum von der Deutschen Bundesmarine.

Im selben Jahre, 1817, wurde von der badischen Regierung beim Frankfurter Bundestage ein Antrag auf Schaffung einer deutschen Kriegsmarine gestellt; man erbot sich freiwillig, zu den Kosten beizutragen. In den deutschen Landen sah es ja damals, für unsere heutigen Begriffe, sonderbar aus. Einen Deutschen Kaiser gab es nicht mehr, er hatte in der napoleonischen Zeit abgedankt. Ein Deutsches Reich war also nicht vorhanden. Die verschiedenen deutschen Staaten hatten sich zu einem Bunde vereinigt, den man den Deutschen Bund nannte. Diese Vereinigung litt aber darunter, daß die eigentliche straff zusammengefaßte Einheitlichkeit fehlte. Es war niemand da, der die Macht, die Kraft und den Willen hatte, zu befehlen, folglich gehorchte auch keiner. Man wollte alles mögliche, nahm sich das Unglaublichste vor, tat und erreichte aber schließlich nichts, weil die Autorität fehlte und jeder einzelne Staat schließlich immer nur das tat oder tun wollte, was er für sich nützlich hielt, ohne auf das Interesse der anderen Einzelstaaten zu achten, oder gar auf das des Ganzen. Der einzige Bundesstaat, der die Sache der Marine überhaupt einigermaßen ernst verfolgte und im Auge behielt, war eben Preußen, und auch hier, wie wir sahen, kam man nur sehr langsam und manchmal jahrelang gar nicht weiter. Die maßgebenden Personen fanden, man habe sehr wenig Geld, und das Geld, was man habe, müsse für dringendere Bedürfnisse des Staatswohles angewandt werden. So wurde auch nichts aus dem badischen Antrage.

1835 aber trat in den preußischen Beratungen über die Schaffung einer preußischen Marine ein Mann hervor, der sich in der weiteren Folge die allergrößten Verdienste erworben hat. Es war das Prinz Adalbert von Preußen. Der Prinz war damals erst fünfundzwanzig Jahre alt. Wenn er gleichwohl zu den Sitzungen der hervorragendsten

amtlichen und militärischen Persönlichkeiten Preußens als sachverständiger Berater zugezogen wurde, so geschah das nicht, weil er Prinz von Preußen und Hohenzollern war. Nein, Prinz Adalbert war tatsächlich, schon im jugendlichen Alter, ein für die damalige Zeit als hervorragender Sach- und Sachkenner in allen maritimen Sachen anerkannter Mann. Gelernt hatte er einmal aus Passion für das Seewesen und alles, was damit zusammenhing, dann auch, weil er mit ungemein praktisch-politischem Blicke erkannt hatte, wie nötig und nützlich dem



Prinz Adalbert von Preußen.

preußischen Staate eine Marine sein würde. Seine Kenntnisse hatte sich der Prinz vorwiegend in England geholt, und an eine bessere Quelle konnte er sich auch gar nicht wenden. Die britische Flotte war die Beherrscherin der Ozeane, sie war nach Material und Personal ausgezeichnet, die britischen Seeoffiziere waren vorbildlich. In späteren Jahrzehnten sagte einmal ein hoher englischer Beamter einem deutschen Admiral: „Ich kenne in ganz Großbritannien und insbesondere in der britischen Flotte keinen Menschen, der diese Flotte in allen ihren Teilen, namentlich den Wert eines jeden Schiffes so genau kennt, wie

der Prinz Adalbert von Preußen. Und es würde manches bei uns anders sein, wenn wir einen hätten.“

Das war und ist wahrlich ein hohes Lob aus englischem Munde für den preußischen Prinzen, welchen lediglich ganz freiwilliger Fleiß und Interesse zu seinen praktischen und theoretischen Studien getrieben hatte.

Damals, 1836, verlangte Prinz Adalbert zunächst als Anfang für die preußische Marine drei große Kriegsdampfer. Er schrieb darüber in seiner Denkschrift: „Wenn Preußen nur drei solcher Dampfboote besäße, so würden Seine Majestät erstaunen über die ehrfurchtgebietende und kräftige Stellung, die sie in jedem Hafen einnehmen würden, in dem sie die preußische Flagge zeigten!“

Der Prinz wollte also von den bisher immer gebauten Kanonenbooten und Segelschönern wenig wissen, er wollte vielmehr Hochseeschiffe für die preußische Flotte, und gleich das Modernste, was man haben konnte, nämlich Dampfer. Hochseedampfer waren damals etwas Neues, Panzerschiffe kannte man noch nicht. Die preußische Kommission fand aber die Kosten zu groß, und es blieb beim Plane. Prinz Adalbert hatte sich trotzdem auf dem richtigen Wege befunden, und darin bewies er denselben Blick wie der Große Kurfürst von Brandenburg: wenn Preußen eine Seemacht wollte, so mußte es gleich ordentlich etwas wollen und auch wissen, was es erreichen wollte. Was sollten ein paar Küstenboote helfen, was ein paar kleine Segelschiffe? Nein, „wenn schon, denn schon“, das war, wie so vielfach im Leben, auch hier das richtige.

Das waren preußische Pläne. Preußen hatte innerlich festen staatlichen Zusammenhang und große Machtmittel. Es hätte gekonnt, wenn es gewollt hätte. Anders stand es mit dem Deutschen Bunde, der ja das ganze Deutschland und die Summe sämtlicher Einzelstaaten darstellen sollte. Hier wollte man wohl, aber man konnte nicht.

Um das Jahr 1848 ging eine große Einheitsbegeisterung durch die deutschen Lande. Einigen wollte man das zerrissene Deutschland und auf dem Boden der erreichten Einigkeit die Macht und den Glanz des alten Deutschen Reiches wiederherstellen. Die Begeisterung war aber unklar und verworren. Man wußte nicht, wie man es anstellen sollte, man versuchte die Autorität zu zerstören, Revolution und Greuelthaten mischten sich bei, vor allem war der große und grundlegende Fehler, daß die zahlreichen wohlmeinenden Leute glaubten, durch vieles Reden und Schreien ließen sich große Taten tun. Es wurde bekanntlich nichts

mit der deutschen Einheit. Der König von Preußen, dem die deutsche Kaiserkrone angetragen wurde, wies sie zurück und tat daran recht. Er hätte ohne genügende Macht und Befugnisse nur ein Schattenkaiser sein können. Macht und Befugnisse aber konnten ihm nicht begeisterte Volksmassen und Delegierte geben, sondern nur die Fürsten der Einzelstaaten, und die taten es nicht. Die Zeit war nicht reif für eine Reichsgewalt, und der Mann, der sie einst herstellen sollte, Bismarck, stand erst am Anfange seiner Laufbahn.

Das Frankfurter Bundesparlament aber mit seinen Ausschüssen und die dann ebenfalls in Frankfurt tagende Deutsche Nationalversammlung glaubten wieder einmal an das alte Trugbild: ohne die Reichsgewalt eine deutsche Marine schaffen zu können. Freilich, wer weiß, ob nicht wir klugen Kritiker in denselben Fehler verfallen wären, denn es ging tatsächlich eine gewaltige Woge der Begeisterung, einer wirklichen aufrichtigen Begeisterung, durch das Land. Bismarck hat viel später einmal gesagt, die deutsche Reichsflotte sei einer von den Gedanken gewesen, um welche sich die deutschen Einheitsbestrebungen wie um ein Herdfeuer gesammelt und sich an ihm erwärmt hätten. So war es in der Tat. Die große Sehnsucht nach einem geeinten mächtigen Deutschen Reiche, diese Sehnsucht, welche während der Jahrhunderte des Elends und der Schmach nicht erstorben, sondern immer mächtiger geworden war, lohnte zu so lichten Flammen empor, daß man glaubte, nun sei der ersehnte Augenblick gekommen. Und, merkwürdig, unwillkürlich stand allen fest: nun müsse auch eine deutsche Flotte geschaffen werden. Es ist tatsächlich wunderbar, wie tief und stark diese Flottensehnsucht gerade im deutschen Volke immer gewesen ist, obgleich doch das Deutsche Reich niemals vorher eine Flotte gehabt hatte. Da war wohl die Geschichte der Hanse mit ihren ruhmvollen Tagen vorhanden, aber die Hanse hatte, wie wir gesehen haben, doch nur die Interessen einer Reihe von Seestädten vertreten und manchmal sogar gegen das Reich und gegen deutsche Interessen. Die Hanse war auch nicht tragisch und heldenmässig untergegangen, sondern sie war zugrunde gegangen an dem alten deutschen Laster gegenseitiger Mißgunst, Streitsucht und Kleinlichkeit. Dann waren da die Erinnerungen an die Flotten- und Kolonialversuche des Großen Kurfürsten. Wer aber wußte damals von ihnen? Beinahe alle diese Erinnerungen, die uns heute in Fleisch und Blut übergegangen sind, verdanken wir der aufklärenden Tätigkeit des Deutschen Flottenvereins und des Reichsmarineamtes aus den neunziger Jahren des letzten Jahrhun-

derts. Vieles ist erst in neuester Zeit aus alten Archiven wieder herausgeholt worden. Außerdem aber waren das, die Hanja ebensogut wie die brandenburger Flottenpläne des Großen Kurfürsten, Dinge, die das ganze Deutschland nicht nur direkt nichts angingen, sondern auch gar nicht interessierten. Die große Flottenbegeisterung der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts dagegen hatte ihren Sitz ganz besonders auch in den süddeutschen Staaten. Die Bevölkerung von Baden, Württemberg, Bayern, die nie das Meer gesehen hatten, die keine Ahnung vom wirklichen Wesen einer Flotte besaßen, denen die wirtschaftliche Bedeutung einer Kriegsflotte ein Buch mit sieben Siegeln war, — diese Deutschen befanden sich in einem Taumel idealer Begeisterung für die Schaffung einer deutschen Flotte. Das Wort des Idealen wird oft genug mißbraucht, aber hier traf es zu. Jede Zeitperiode aber, mag in ihr noch so viel sonst gesündigt worden sein, welche wirklich ideale Wallungen und Bestrebungen zutage bringt, hat damit etwas für das Leben von Nation und Volk bedeutet. Die Jahre von 1848 usw. sind für den Deutschen keine schöne und erhebende Erinnerung, sie sind angefüllt mit Torheit, Taumel, Frevel und Verirrung. Deshalb konnten sie der Nation auch keine Früchte tragen. Der ideale Einschlag der Flottenbegeisterung, den sie hatten, soll deswegen um so weniger vergessen werden, weil er, sein Aufwallen und sein Verebben, den für uns lehrreichen Beweis vor der Geschichte geführt hat, daß mit Begeisterung allein sich nichts Reales schaffen läßt. Begeisterung und idealistische Stimmungen haben im äußeren Leben eines Volkes sicher einen sehr hohen Wert, sie dürfen niemals fehlen, wenn etwas Großes erreicht werden soll, aber allein genügen sie auch nicht. Es müssen auch die Wirklichkeitskräfte dabei sein und sich gegenseitig durchdringen. Wenn der Mensch keine Knochen sondern nur Muskeln hätte, so würden diese Muskeln sich nur zusammenziehen und ausdehnen können, es könnten also weder Arme noch Beine räumliche Bewegungen ausführen. Es ist erst die Hebelkraft der Knochen im Verein mit den Verbindungen der Gelenke, welche ihm Standfestigkeit und die Möglichkeit des Gehens verleiht.

Nun kam im Jahre 1848 freilich noch ein äußeres Moment hinzu, und dieses war in hohem Maße realer Natur.

## Die Deutsche Bundesflotte, ihr Anfang und ihr Ende.

Schleswig-Holstein führte damals den Verzweiflungskampf gegen seine von Dänemark bedrohte Selbständigkeit, und der Deutsche Bund hatte sich auf die Seite des meerumschlungenen Landes gestellt. So kam es, daß das kleine Dänemark nicht nur gegen die als Aufrührer betrachteten Schleswig-Holsteiner Krieg führte, sondern auch gegen den Deutschen Bund, also gegen das ganze Deutschland. Wie wir aus der Geschichte wissen, endete dieser Schleswig-Holsteinische Krieg schmachvoll. Der Deutsche Bund ließ schließlich Schleswig-Holstein allein, und dieses unterlag nach tapferer und langer Gegenwehr. Damals aber, im Jahre 1848, nahm Dänemark, im Vertrauen auf die Zerrissenheit, Schwäche und Zwietracht Deutschlands, den Kampf gegen den ganzen Deutschen Bund ruhig auf, und zwar nicht nur zu Lande, sondern auch zur See: dänische Kriegsschiffe blockierten die deutschen Häfen und Flußmündungen, nahmen deutsche Schiffe weg und sperrten jeglichen Seehandel und Verkehr ab, legten die Schifffahrt lahm. Direkt hierunter litten natürlich in erster Linie die deutschen Seestädte, vor allem Hamburg, welche dieser dänischen Vergewaltigung ohne eigene Kriegsschiffe, und damit vollkommen wehrlos, gegenüberstanden. Darüber hinaus aber war es die einfache Tatsache der dänischen Blockade, welche in Deutschland ein so ungeheures Aufsehen und ein so bitter brennendes Gefühl der Schmach hervorrief. Dieses Dänemark stellte an Größe und Bevölkerungszahl nur einen ganz kleinen Bruchteil im Vergleich zu Deutschland dar. Jeder Deutsche fühlte, wie ungeheuer die Kraft war, welche im deutschen Volke schlummerte. Aber jeder Deutsche sagte sich auch, daß diese Kraft nur zu wecken war, wenn Deutschland einig, einheitlich und geschlossen sich in ein „einig Volk von Brüdern“ zusammenfaßte. Man dachte an die langen Jahrzehnte des Haders und der Schwäche und der Schmach und mußte sich sagen, daß die jetzige Schmach



nicht unverdient war. Ohnmächtig und bewegungsunfähig lag der deutsche Riese da, und das zur See wehrhafte kleine Dänemark, das sich durch die deutschen Größenverhältnisse nicht abschrecken ließ, erstickte durch eine Anzahl Kriegsschiffe einfach und mühelos den deutschen Seehandel! Das war eine bittere, aber sehr heilsame Lehre, und wenn sie auch zunächst wegen der sonstigen heillosen Zustände keine praktischen Ergebnisse zeitigen konnte — vergessen worden ist sie nie.

Damals, als die Frankfurter Nationalversammlung ein Deutsches Reich machen wollte, fiel der aus dem Volke heraus erschallende Ruf zu sofortiger Schaffung einer deutschen Flotte auf fruchtbarsten Boden. Die Nationalversammlung bildete ungesäumt einen ständigen Marineauschuß, und dieser erhielt den Auftrag, einen ausführbaren Flottenplan herzustellen. Im allgemeinen verfolgten jene Frankfurter Patrioten zwei Ziele: zunächst möglichst schnell so viel Schiffe, daß die dänische Blockade beseitigt wurde, außerdem aber, als dauernde Einrichtung, eine Flotte zweiten Ranges zu schaffen, die nicht nur für den engeren Küstenschutz, sondern auch für die hohe See und für die nachdrückliche Wahrnehmung überseeischer Interessen Deutschlands bestimmt und auch dazu imstande sein sollte.

In ganz Deutschland bildeten sich Vereine, Komitees und wie sie sich auch nennen mochten, welche sich zur Aufgabe machten, zur Schaffung einer deutschen Flotte beizutragen. Überall sammelte man Geld, arbeitete Vorschläge und Denkschriften aus, wie eine solche Flotte am schnellsten und praktischsten herzustellen sei. Wie natürlich und tiefgehend diese Begeisterung war, und wie ihr aller Egoismus fern lag, zeigt sich sehr hübsch in der folgenden geschichtlichen Tatsache: die Schiffer auf dem Murgflusse zu Gernsbach in Baden erboten sich, alles Holz, was zum Bau von Kriegsschiffen bestimmt sei, unentgeltlich den Strom hinunterzuführen! — Es kommt nicht darauf an, ob diese und ähnliche Anerbieten und Einfälle praktisch waren, wir sehen aber daraus, wie jene armen Leute, die das Meer nicht kannten und nie ein Kriegsschiff gesehen hatten, nur durch das Gefühl der Schmach des Vaterlandes bewegt, keinen Augenblick zögerten, von ihrem kargen Erwerbe zu opfern. Sie gaben nicht von ihrem Überflusse, sondern, — wie im Neuen Testament die Witwe ihr Scherflein, — von dem, was sie zum täglichen Leben brauchten. So etwas ist immer hoch anzuerkennender Opfermut, und wenn er sich auch einmal unpraktisch und naiv äußert, so darf man ihn nicht verlächen.

Von der praktischen Seite betrachtet mußte es freilich gleich recht bedenklich erscheinen, daß hier so viele, wenn auch von den besten Absichten beseelte Köpfe den Brei zusammenkochen wollten. Vom Seewesen verstand in Deutschland eigentlich niemand etwas, außer vielleicht Prinz Adalbert von Preußen und einigen wenigen Personen, die ihrerseits aber wieder viel zu wenig Einfluß hatten. Ein gewichtiges Wort hatten naturgemäß die Delegierten der seefahrenden Hansestädte, Hamburg und Bremen, denen aber auch das Kriegsseewesen fremd war. Immerhin gingen die Hamburger, ohne das Ergebnis der Beratungen in Frankfurt abzuwarten, praktisch vor und rüsteten eine Reihe von Handelsschiffen als Kriegsschiffe aus. Sie wollten unter Umständen auf eigene Faust losgehen, wozu es aber schließlich nicht kam.

In Frankfurt gelangte man inzwischen zu Beschlüssen, und das dortige Parlament bewilligte sechs Millionen Taler für die Schaffung der deutschen Flotte, eine Marinebehörde wurde eingesetzt und eine ständige Kommission für alle technischen Fragen gebildet, an deren Spitze Prinz Adalbert von Preußen trat. Man ging dann auch ans Werk, fing an Schiffe zu kaufen und zu bauen, sich Offiziere und Mannschaften aus England, Frankreich und Amerika zu besorgen usw. usw. Je weiter man zu arbeiten versuchte, desto größer türmten sich die Schwierigkeiten. Eine Reichsmarine wollte man schaffen, ein Deutsches Reich war aber nicht vorhanden. Erhebliche Gelder hatte das Frankfurter Parlament bewilligt, aber eine Machtbefugnis, diese Gelder zu erheben, besaß es nicht und besaß niemand, denn Deutschland bestand aus Einzelstaaten, die jeder einzelne ein Oberhaupt und eine Regierung besaßen und jeder für sich sorgten. Wenn einige von ihnen Beiträge für die Flotte lieferten, so war das freiwillig. Andere versprachen wohl Geld, aber zahlten nichts, und wieder andere stellten überhaupt keine Zahlungen in Aussicht. Alle freiwilligen Beiträge, die aus dem Volke kamen, waren gut gemeint und an sich beträchtlich, aber sie konnten doch nicht zur Lösung der gewaltig großen Aufgaben beitragen, die hätten gelöst werden müssen. Sehr richtig sagte der Vorsitzende des Marineauschusses:

„Ein Volk, das sich vorsetzt, eine Seemacht neu zu schaffen, tritt damit in eine der größten Unternehmungen ein, die es sich überhaupt vorzusetzen imstande ist.“

Die deutschen Staaten und das deutsche Volk von damals waren freilich weit davon entfernt, einer solchen Unternehmung gewachsen zu sein.

In geradezu niederschmetternder Weise zeigte sich dieses Mal die alte Wahrheit: daß es eine Seegewalt ohne eine Reichsgewalt nicht gibt. Jene wohlmeinenden und tüchtigen Männer hatten sich eine Aufgabe gesetzt, welche mit jedem Jahre, ja, man konnte sagen, mit jedem Monate, immer undankbarer wurde.

Wie gesagt, hatte man sich als nächste und dringendste Aufgabe gesetzt, so viel Schiffe zu erwerben und kriegsfertig zu machen, daß die dänische Blockade gebrochen werden konnte. Diese Aufgabe war dadurch erleichtert worden, daß ein längerer Waffenstillstand zwischen Dänemark und dem Deutschen Bunde geschlossen worden war. Derselbe lief im Frühjahr 1849 ab. Zwölf Kriegsschiffe sollte um jene Zeit die neue deutsche Kriegsflotte zählen und zählte sie auch auf dem Papiere. Untersuchte man aber, wie viele von diesen Schiffen brauchbar oder gar kriegsbereit waren, so war das Ergebnis ein überaus trauriges. Nicht minder traurig stand es natürlich mit dem Personal, zusammengewürfelt aus aller Herren Ländern; ohne ein geschultes Offiziercorps, ohne militärische Überlieferung und Erfahrung war alles überstürzt worden. Höchstens guter Wille war vorhanden, und zwar dieser in sehr hohem Maße.

Hier muß eines Mannes gedacht werden, der unter schwierigsten Verhältnissen viel geleistet hat, wenn auch die Ergebnisse seiner Leistung vernichtet wurden. Das war der Organisator und Admiral dieser deutschen Bundesflotte, Rudolf Bromme. Ein Sachse von Geburt, war Bromme in die Dienste der griechischen Marine getreten und hatte dort als Organisator hervorragendes geleistet. Praktische und theoretische Marinekenntnise hatte er sich schon vorher in der englischen Marine erworben. Der Name dieses Mannes heißt also Bromme und nicht Brommη, wie meistens geschrieben wurde. Wahrscheinlich hatte er sich diese fremdländische Änderung selbst gewählt, um seinen Namen griechischer klingen zu lassen. So waren die Deutschen jener Zeit vielfach und sind es bisweilen auch heute noch, das ändert aber nichts an den hervorragenden Eigenschaften Rudolf Brommes. Obgleich er als griechischer Fregattenkapitän eine angesehene und gesicherte Stellung hatte, zögerte er doch nicht, sie sofort aufzugeben, um in den Dienst der deutschen Bundesflotte zu treten. Alles war für ihn neu zu schaffen, nichts war vorhanden. So muß man bewundern, daß es ihm gelungen ist, den deutschen Marineapparat überhaupt zum Funktionieren zu bringen. Und funktioniert hat dieser Apparat tatsächlich. Wie Paul Koch

in seiner Geschichte der deutschen Marine erzählt: „Die uns erhaltenen Ordrebücher (das sind die Bücher, in denen die Marine- und Schiffsbefehle jeweilig eingetragen wurden) bezeugen, mit welcher Sachkenntnis und Umsicht sich Bromme seinem schweren Amte unterzog, und wer immer mit der deutschen Flotte in Berührung trat, hat niemals unterlassen, die Ordnung des militärischen und des Verwaltungsbetriebes und die Freudigkeit, mit der jeder Mann seine Pflicht tat, rühmend hervorzuheben. Das ist ein Zeugnis, welches, aus geschichtlichen Quellen gewonnen, für die hohe Tätigkeit Brommes einen glänzenden Beweis liefert.“ —

Die Ausrüstung und Beschaffung der Schiffe war freilich mit großen Schwierigkeiten verbunden. Einige zeigten sich nicht seetüchtig, andere hatten Unglück auf der Herreise, wurden wohl auch nicht immer gut geführt. Dann verbot die amerikanische Regierung, trotzdem sie es anfangs zugesagt hatte, daß amerikanische Seeoffiziere in der deutschen Flotte dienten, kurz, ein Mißgeschick kam über das andere. Nichtsdestoweniger drängte Bromme immer energischer vorwärts, insbesondere befehlten ihn und seine Offiziere brennende Kampflust. Man wollte den übermütigen, die deutsche Ohnmacht verhöhrenden, Dänen endlich zeigen, was Deutsche, auch mit unvollkommensten Mitteln, leisten könnten, wenn sie einmal wollten. Am 4. Juni 1849 lief Bromme als Geschwaderchef mit den drei Schiffen „Barbarossa“, „Hamburg“ und „Lübeck“ aus der Elbmündung aus. Die Schiffe waren in Kriegsbereitschaft gesetzt worden, sie hatten „Klar Schiff zum Gefecht“ gemacht. Offiziere und Mannschaften waren voll Kampfbegier, denn es galt die dänische Korvette „Valfyrien“ anzugreifen, von der man wußte, daß sie in Windstille nicht weit von der Insel Helgoland trieb. Die drei deutschen Schiffe waren dagegen Dampfschiffe und durch Windstille in ihren Manövern nicht behindert. Schon war man in Sicht- und Schußweite des dänischen Schiffes, das Feuer hatte begonnen, und die Deutschen hatten mit Freude beobachtet, wie einige Schüsse durch die Takelage des Gegners hindurchgegangen waren. Da plötzlich wurde von der Insel Helgoland ein Kanonenschuß gefeuert. Was bedeutete er? Die Insel Helgoland war damals englisch, und nach dem alten See- und Völkerrechte gehört ein Wasserstreifen von drei Seemeilen Breite zum sogenannten Hoheitsgebiete jeder Küste und jeder Insel. Die „Valfyrien“ war durch die Strömung innerhalb dieser Hoheitsgrenze herangetrieben, sie befand sich somit auf englischem Gebiete, und so hatte England das Recht, die

Fortführung des Kampfes zu untersagen. Das war Pech für die Deutschen, sie konnten nichts dabei machen. Sicher wäre es der „Valkyrien“ sehr schlecht gegangen, wenn das Gefecht bis zu Ende hätte durchgeführt werden können. Freilich näherte sich auch ein ganzes dänisches Geschwader, und dieser Übermacht hätten die deutschen drei Schiffe vielleicht weichen müssen. Möglicherweise hätten sie aber doch den Kampf aufgenommen und sich geopfert. Der Geist, der unter den Offizieren herrschte, war danach.

Das schlimmste sollte aber noch kommen: der leitende Minister in Großbritannien, Lord Palmerston, erließ hieraufhin eine diplomatische Note nach Deutschland, in der zu lesen stand, man habe neulich in der Nordsee Schiffe gesehen, die eine schwarzrotgoldene Flagge führten und sich als Kriegsschiffe gebärdeten. England erkenne die Schiffe mit schwarzrotgoldener Flagge nicht als Kriegsschiffe an, sondern werde sie gegebenen Falles als Piraten behandeln. Das bedeutet rücksichtsloseste Vernichtung der Schiffe, wo man sie findet, und Hinrichten der Offiziere und Mannschaften durch Aufhängen. Eine größere Schmach konnte dem Deutschen Bunde, ja ganz Deutschland, nicht passieren. Das war der Lohn für all die ideale Begeisterung und opfervolle Anstrengung! Aber was konnte man in Deutschland gegen das zur See absolut herrschende Großbritannien ausrichten? Gar nichts!

Die deutsche Flotte hatte durch diese englische Kundgebung tatsächlich ihr Todesurteil empfangen, denn die Engländer waren durchaus imstande, ihre Drohung durchzuführen. Man beschränkte deshalb in der Folge sich auf Abwehr der dänischen Schiffe durch Kanonenbootsflottillen, nahe der Küste. Außerdem verloren die Dänen zwei große Schiffe, „Christian VIII.“ und „Gefion“, in der Bucht von Eckernförde. Diese beiden Schiffe wurden in der engen Bucht, wo sie sich wegen ungünstigen Windes nicht rühren konnten, so zerschossen, daß das eine in die Luft flog, das andere, die „Gefion“, die Flagge streifen mußte und kapitulierte.

Die deutsche Flotte kam aber nun nicht mehr weiter vorwärts. Die Geldbeiträge blieben immer mehr aus, die Ausdauer erlahmte allgemein, und dazu kam, daß 1850 der Deutsche Bund mit Dänemark Frieden schloß, die dänische Blockade also aufhörte. Die alte deutsche Uneinigkeit tat den Rest, und so wurde man sich im Frankfurter Parla- mente schon 1852 darüber einig, daß die deutsche Reichsflotte aufzulösen sei. Brommes Arbeit war am Ende, sein Werk vernichtet. Er hatte bereits während seiner Tätigkeit mit den schwersten Mißhelligkeiten aller

Art zu kämpfen gehabt und sah wohl schon früh, daß besonders die preußisch-österreichischen wachsenden Zwistigkeiten eine großdeutsche Flotte unmöglich machten. Zimmermann schreibt in seiner preußisch-deutschen Handelspolitik jener Zeit: „An eine große deutsche auswärtige Politik war nicht mehr zu denken, mehr und mehr wurde damit die ganze Marine als eine überflüssige Last empfunden. Eigentlich war das alles vorauszu sehen, wie aber jene wirklich urwüchsige Begeisterung in Deutschland zeigte, glaubte man, es sei möglich, gewissermaßen in der Luft eine deutsche Flotte zu bauen und auf ihr gewissermaßen das Reich selbst zu einigen. Das ging nicht, und das war der frühzeitige Tod der deutschen Flotte.“ — 1852, wie gesagt, wurde die Auflösung beschlossen, und ein Jahr später wurden die Schiffe der deutschen Flotte teils an deutsche Einzelstaaten, hauptsächlich Preußen, verkauft, teils meistbietend versteigert. Der Versteigerer, ein Oldenburger hoher Beamter, namens Hannibal Fischer, ist später für dieses schmachvolle Ende verantwortlich gemacht worden; — jedenfalls mit Unrecht, aber sein Name wird wohl immer damit verknüpft bleiben.

Der Krieg mit Dänemark war der zündende Anlaß für das Emporflammen der Flottenbewegung in Deutschland gewesen. Behandelt hat es sich in jenem Kriege um Schleswig-Holstein, und so war es selbstverständlich, daß gerade die Schleswig-Holsteiner von Anfang an den Mangel einer Flotte am stärksten empfanden. Man war sich freilich darüber klar, daß es unmöglich sein würde, große Schiffe zu bauen oder zu kaufen, mit denen man den Dänen auf dem Wasser entgegentreten könnte, denn es fehlte ebensowohl an Geld wie an Zeit. Dafür gingen die Schleswig-Holsteiner aber sofort an den Bau und die Beschaffung einer Anzahl von Kanonenbooten. Mit ihnen wollten sie die Dänen beunruhigen und die Küsten und Inseln, welche zu Schleswig-Holstein gehörten verteidigen. Es klingt beinahe sonderbar, wenn man bedenkt, daß damals, also jetzt vor reichlich sechzig Jahren, Kanonenboote gebaut wurden, die nicht durch Maschinen oder Motoren, sondern durch Ruderer fortbewegt wurden. Jene schleswig-holsteinischen Ruderkanonenboote aber haben damals unter geschickter Führung sehr Tüchtiges geleistet. Mit größter Ausdauer und Geschicklichkeit saßen sie überall dem Feinde auf den Hacken und ließen ihn nicht zur Ruhe kommen. Gelegentlich kam es vor, daß die Dänen eine ganze Anzahl großer Schiffe aufbieten mußten, um ein einziges Kanonenboot der Schleswig-Holsteiner zu jagen und außer Gefecht zu setzen. Und dabei waren die Mannschaften und Offi-

ziere keineswegs Kriegsseeleute von Beruf, es waren aber Männer von praktischem Geschick, die die Freiheit ihres engeren Vaterlandes liebten, Mut und Energie besaßen und jeden Augenblick bereit waren, auch das Letzte für dieses ihr engeres Vaterland zu opfern.

Der Krieg endete, wie gesagt, unglücklich für Schleswig-Holstein. Es wurde vom Deutschen Bunde im Stich gelassen und mußte schließlich die dänischen Bedingungen annehmen. Damit endete auch die schleswig-holsteinische Flotte. Sie, ebenso wie die Anfänge der deutschen Flotte, hatte aber gezeigt, wieviel seemannische und seemannisch-militärische Tüchtigkeit in den Deutschen steckte. Es fehlte aber eben der Boden, auf welchem diese Tüchtigkeit zielbewußt entwickelt werden konnte.

Preußen war es, welches allein diesen Boden für die Entwicklung der Marine liefern konnte. Und auch Preußen hatte die entscheidende Anregung dafür aus den Ereignissen des Jahres 1848 erhalten. Zunächst standen freilich die Frankfurter Bestrebungen, eine deutsche Marine zu schaffen, im Vordergrund, und so hielt sich die preußische Regierung zurück. Immerhin verfügte die preußische Marine schon 1848 über eine Kanonenbootsflottille, welche in der Ostsee operierte. Der König von Preußen hatte eine Marinekommission eingesetzt, dem Prinzen Adalbert den Vorstoß gegeben, damit man nicht nur über die gegenwärtigen Bedürfnisse, sondern auch über die Zukunft beraten sollte. Vor allem machte man sich daran, einmal ganz gründlich und fest Einrichtungen zu schaffen, um die Einstellung von Offizieren und Mannschaften zu regeln, ihre Ausbildung zu organisieren und alle jene nötigen Maßnahmen zu treffen, ohne die niemals eine Flotte auf die Dauer bestehen und funktionieren kann. Preußen war tatsächlich der einzige deutsche Staat, der sich hierzu imstande sah, und das preußische Kriegsministerium nahm sich mit großem Eifer der Aufgabe an, jene Grundlagen für die Marine zu legen. Im Jahre 1849 umfaßte die preußische Seemacht schon eine für ihre Verhältnisse recht stattliche Flotte: eine Segelkorvette, zwei Dampfer, einundzwanzig Kanonenschaluppen und sechs Kanonenjollen, insgesamt mit siebenundsechzig Kanonen, siebenunddreißig Offizieren und 1521 Mann. Man hatte also in Preußen mit großem Eifer und — für die kurze Zeit — ebensolchem Erfolge gearbeitet. Was die Zusammensetzung dieser kleinen Flotte anlangt, so mußte man freilich sagen, daß mit allen ihren Kanonenbooten gegen die großen dänischen Schiffe nichts, oder nur sehr wenig, zu machen war. Die dänischen Schiffe waren immer in der Lage, sich den unbequemen kleinen Kanonenbooten mit

ihren weitreichenden Geschützen zu entziehen oder sie in Übermacht zu verjagen. Den eigentlichen Zweck, den preußische oder deutsche Seestreitkräfte in jenen Jahren verfolgen mußten, wenn sie etwas erreichen wollten, die Störung der dänischen Blockade, konnten die preußischen Kanonenboote also nicht erreichen. So kam es auch nur zu einem einzigen wirklichen Gefechte, in dem sich freilich die preußischen Offiziere und Seeleute vorzüglich hielten. Der Kriegsdampfer „Preußischer Adler“, ein nur schwach armiertes Schiff, zwang am 27. Juni 1849, nicht weit von der Ostseeküste, die dänische Kriegsbrigg „St. Croix“ zum Gefechte. Das Gefecht dauerte volle fünf Stunden, und es wurde viel Pulver verschossen. Der Däne feuerte aus seinen sechzehn Kanonen 200 Schuß, der preußische Dampfer aus seinen vier Geschützen 68 Schuß. Die Dunkelheit trennte die Kämpfenden, ohne daß einer von ihnen ernsthafteren Schaden genommen hätte. Als die Preußen am anderen Morgen den Kampf wieder beginnen wollten, sahen sie, daß dem Dänen eine stark armierte Korvette, die „Galatee“, zu Hilfe gekommen war. Dadurch war eine Übermacht entstanden, die dem „Preußischer Adler“ mit Recht die Wiederaufnahme des Kampfes aussichtslos erscheinen ließ.

Wenn, wie gesagt, die Blockade durch die paar und wenig geeigneten Schiffe nicht gebrochen werden konnte, so sieht man doch aus der gesamten Haltung der dänischen Flotte, daß sie vor den Preußen großen Respekt hatte. Man wußte ganz genau: die Leute gehen drauf, wann und wo sie können, man muß auf sie höllisch aufpassen und sie immer mit Übermacht angreifen! — Die Folge war, daß die dänischen Blockadeschiffe so dicht an den Häfen und Küsten, wie vorher, nicht blieben, es war ihnen zu gefährlich. Sie legten ihre Linie weiter auf die See hinaus, und dadurch bekam der preußische Seehandel wieder etwas mehr Luft.

Jener dänische Krieg ist also, wenn wir ihn im ganzen überblicken, ein Ereignis gewesen, welches die ganze Jämmerlichkeit der damaligen deutschen Zustände weltkundig machte. Deshalb sprechen wir auch mit Recht heute noch von der Schmach des Jahres 1848. Andererseits aber haben unsere Ausführungen gezeigt, daß eben dieses Jahr 1848 das deutsche Volk gewissermaßen zur Besinnung brachte und ihm zeigte: so dürfe es nicht mehr weitergehen. Der Plan einer deutschen Flotte freilich plagte wie eine Seifenblase, weil kein Deutsches Reich da war. Von Preußen sollte nunmehr, wenn auch allmählich und langsam, das Heil kommen.



## Die preußische Flotte.

### Ihre Entwicklung.

Im Sommer 1850 wehte, zum erstenmal seit den Tagen des Großen Kurfürsten, die preußische Flagge auf den Ozeanen. Freilich, die Flagge war eine andere geworden, denn an Stelle des roten brandenburgischen Adlers war der schwarze preußische Adler getreten. Es waren zwei Schulschiffe, „Merkur“ und „Amazone“, das eine für Ausbildung von Schiffsjungen, das andere von Kadetten, die in jenem Jahre über den Ozean nach Brasiliens Küsten geschickt wurden. Zwei Jahre später folgten andere preußische Kriegsschiffe, die ebenfalls nach den amerikanischen und nach den afrikanischen Küsten gingen. Schon ihnen wurde die Aufgabe gestellt, an jenen fernen Küsten die preußischen Handelsinteressen zu studieren und zu ihrer Förderung beizutragen. Die überseeischen Deutschen werden jene ersten preußischen Schiffe mit Jubel und mit Rührung empfangen haben, denn solche Besuche war man ja, leider, nicht gewohnt. Es zeugt aber nach jeder Seite hin von einem ungemein richtigen Blicke der damaligen preußischen Marineleitung, vor allem des Prinzen Adalbert, daß man die Offiziere und Mannschaften so gleich auf die Ozeane schickte. Wo anders konnten sie rechte Seemannschaft und Seegewohnheit lernen als dort?

Wie Prinz Adalbert sich in jenen Jahren die Zukunft der preußischen Marine dachte, zeigt ein Plan, den er 1854 dem König von Preußen vorgelegt hat. Der Prinz forderte für die preußische Flotte die folgende Zusammensetzung und Stärke:

Neun Schraubenlinienschiffe zu je 90 Kanonen. Das waren also Schiffe, die, wenn auch viel kleiner natürlich, doch, ihrer Verwendung nach, den heutigen großen Linienschiffen oder Schlachtschiffen entsprachen.

Drei Schraubenfregatten zu je vierzig Kanonen. Wir würden diese Schiffe, ihrer Verwendungsart nach, heute vielleicht als große Kreuzer bezeichnen.

Sechs Schraubenkorvetten zu je zwanzig Kanonen und drei Dampfavisos; diese Schiffe hätten etwa unseren kleinen Kreuzern entsprochen.

Dazu sollten kommen: sechsunddreißig Kanonenschaluppen zu je zwei Kanonen, sechs Kanonenjollen zu je einer Kanone, außerdem einige Übungsfahrzeuge.

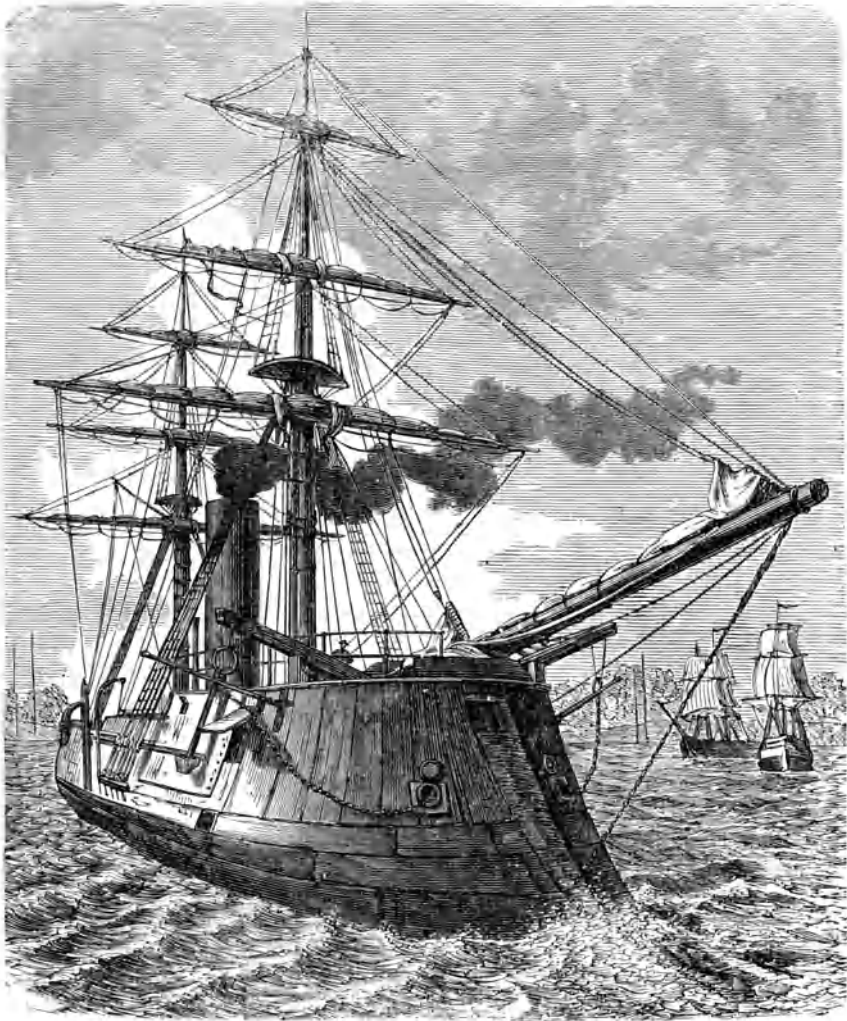
Aus dieser Zusammensetzung ist ersichtlich, daß die preußische Marine nicht etwa auf das Geratewohl losbauen wollte, sondern der Prinz sich sehr wohl überlegt hatte, welche Ziele und welche Verwendung die Flotte haben könne und müsse. Er begründete seine Forderungen auch ausführlich und vertrat den eigentlich heute noch modernen Standpunkt, daß eine Seemacht, wenn sie überhaupt etwas bedeuten wolle, unbedingt imstande sein müsse, eine Schlacht auf hoher See liefern zu können. Dazu sei sie da, und wenn sie infolge ihrer Schwäche sich gezwungen sehe, in die Häfen und hinter die Küstenbefestigungen sich zurückzuziehen, so habe sie eben ihren Zweck verfehlt. Wie lange hat es gedauert, bis das deutsche Volk in seiner Mehrheit begriff, daß nur eine zur Hochseeschlacht fähige Flotte überhaupt einen Zweck hat!

Prinz Adalbert von Preußen auch war es, der sich sagte, daß Preußen unbedingt einen Kriegshafen an der Nordsee haben müsse, wenn seine Marine etwas gelten solle. Vergewärtigen wir uns einmal die Verhältnisse in den fünfziger Jahren. Der einzige preußische Nordseehafen war der von Emden. Emden liegt an der Ems, die Ems hat nur ein preußisches Ufer, das andere ist holländisch. Hier den einzigen preußischen Kriegshafen anzulegen, war unter allen Umständen zu gefährlich. Die Elbe war auch nicht geeignet, weil ganz Schleswig-Holstein damals unter dänischer Herrschaft stand. Nötig war aber ein Nordseekriegshafen unbedingt, denn eine Kanalverbindung zwischen der Nordsee und der Ostsee hatte man damals bekanntlich nicht, außerdem wäre eine solche auch nicht möglich gewesen, weil eben Schleswig-Holstein und auch die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen unter der dänischen Herrschaft standen. Wollten preußische Kriegsschiffe aus den preußischen Ostseehäfen, Danzig, Königsberg, Stettin, oder von der Insel Rügen aus nach der Nordsee fahren, so mußten sie durch die Gewässer der westlichen Ostsee, dann durch die Belte oder den Sund hindurch. Auf dieser langen und umständlichen Fahrt waren sie aber tatsächlich von der Gnade der dänischen Kriegsflotte abhängig, hatten also im Kriege nicht die geringste Aussicht, so in die Nordsee zu gelangen. Hier mußte Wandel geschafft werden, wenn man überhaupt aus der preußischen Marine eine selbständige Macht

machen wollte. Es war wieder das Verdienst des Prinzen Adalbert, diese Frage immer von neuem anzuregen, und ihm ist auch in erster Linie der Erfolg zu danken. Man kam zum Entschlusse, an der Jade einen solchen preußischen Kriegshafen zu gründen und auszubauen. Das Land gehörte freilich dem Großherzogtum Oldenburg, aber der Großherzog von Oldenburg begriff die Bedeutung des preußischen Planes nicht nur für Preußen, sondern in Zukunft für ganz Deutschland, und so gelangte man schnell zu einem Abkommen. Oldenburg trat an Preußen dasjenige Gebiet ab, was die preußische Marine brauchte, und der preußische Staat bezahlte eine Geldsumme dafür. Dieser Jadehafen ist das heutige Wilhelmshaven. Damals war es eine öde leere Nordseebucht, heute ist es eine blühende Stadt mit riesigem Arsenal, mit Hafen- und Werftanlagen, mit Befestigungen, Leuchttürmen usw. Der Ausbau von Wilhelmshaven hat mit Unterbrechungen eigentlich von den fünfziger Jahren bis zum heutigen Tage gedauert. Dort hatte die Natur keine von den günstigen Bedingungen geschaffen, welche den Kieler Hafen so außerordentlich bequem und günstig mit Recht erscheinen lassen. Beinahe alle Anlagen, die ein Kriegshafen braucht, mußten in Wilhelmshaven künstlich ausgeführt werden, in Schlick und Wasser. Überall dort treffen wir heute auf riesige, tiefeingesenkte Steinmauern, Molen, Werftbassins und Dämme, ja selbst das Fahrwasser mußte und muß durch künstliche Maßnahmen auf der nötigen Tiefe und Breite erhalten werden, damit die großen tiefgehenden Schiffe sicher und bequem passieren können. Riesensummen sind in dieses Wilhelmshaven im Laufe der Jahrzehnte hineingesteckt worden, Summen aber, die nötig waren, denn die Flotte mußte einen Nordseehafen haben, in dem sie alles fand, was sie brauchte, um sich auszurüsten, zu reparieren und in Stand zu setzen, um neue Schiffe zu bauen, und schließlich, um in sicherem Hafen gegen feindliche Angriffe durch starke Befestigungen geschützt zu sein. Einstweilen dauerte es freilich sehr lange, ehe man Wilhelmshaven als Werft- und Kriegshafen in Gebrauch nehmen konnte.

Derweil schickte der Prinz seine Schiffe unermüdet auf die See und über die See, und ebenso unermüdet ließ er es sich angelegen sein, Konstruktionspläne für Neubauten vorzubereiten. Er setzte sich dazu mit englischen und schwedischen Schiffskonstrukteuren in Verbindung und betätigte auch hier sein außerordentliches Verständnis und seine eindringende Sachkenntnis. Das war auch so ein Punkt, der zeigte, wie unendlich viel noch fehlte, um wirklich eine Marine zu haben, die auf eigenen

Füßen stand: in Deutschland und Preußen gab es zu jener Zeit keine Techniker, welche ein Kriegsschiff gut entwerfen und bauen konnten. Das



Das ehemalige deutsche Panzerschiff „Prinz Adalbert“.

alles mußte allmählich gelernt werden, ebenso allmählich gelangten die preußischen Werften zu wachsender Leistungsfähigkeit. Es dauerte freilich sehr lange, besonders deshalb, weil die Wünsche und Ziele des Prinzen

Adalbert meistens, auch von den leitenden Männern der Regierung, nicht verstanden wurden. Wo man sie aber verstand, da fand man sie viel zu weitgehend, und wo man sie vielleicht grundsätzlich richtig fand, da hatte man schwere finanzielle Bedenken: daß es, zunächst wenigstens, andere Aufgaben gäbe, die für den preußischen Staat wichtiger und dringender wären. Das war auch gar nicht einmal so unrichtig, denn, wie das damalige Preußen beschaffen war, mußte man tatsächlich zunächst an die Armee denken. Sie stand nicht mehr auf der Höhe, und eine starke Armee bedeutete damals, ebenso wie heute, die Grundlage des preußischen Staates. Man weiß, wie viele und wie harte Kämpfe König Wilhelm I., der nachmalige siegreiche Kaiser, mit dem preußischen Parla- mente durchfechten mußte, bis er die große Armee reform erreicht hatte. Wir wollen also den leitenden Männern jener Zeit keine Vorwürfe deshalb machen, weil sie nicht besser für das Fortkommen der Marine gesorgt haben. Es waren schwere, von Wirrnissen aller Art erfüllte Zeiten, und als große Hauptsache trat hinzu, daß Preußen auf keine maritime Überlieferung zurückblicken konnte. Die Männer, die, wie Prinz Adalbert, die Schaffung einer starken Flotte für nötig und außerordentlich förderlich hielten, konnten die Wahrheit dieser Ansicht den Ungläubigen nicht aus einem Beispiele der preußischen Geschichte beweisen, und so lag es nahe genug, daß man ihnen sagte: ihr mögt ja ganz recht haben mit eurer Marine, aber lassen wir sie und ihre Ausführung einer glücklicheren Zukunft. Preußen hat jetzt wichtigeres zu tun, ist außerdem arm genug, schließlich sind wir auch bisher immer ohne Marine ausgekommen! —

Dazu kam vielleicht auch die bedauerliche, aber natürliche Tatsache, daß einige der neugebauten Schiffe aus Mangel an eigener Erfahrung nicht so ausfielen, wie sie sollten. So war das erste größere Dampfkriegsschiff der preußischen Flotte, die „Danzig“, ein Schiff von zwölf Kanonen, nur ganz kurze Zeit gebrauchsfähig, weil man zu ihrem Bau Hölzer genommen hatte, die vorher nicht genügend lange ausgetrocknet waren. Man kaufte ferner ein in Frankreich gebautes Panzerschiff, welches „Prinz Adalbert“ genannt wurde. Panzerschiffe waren damals etwas ganz Neues. Wenn eine so kleine Marine, wie die preußische, sich ein solches Schiff leistete, so mußte sie natürlich große Erwartungen daran knüpfen. Diese Erwartungen wurden hier aber bitter getäuscht, denn der „Prinz Adalbert“ hatte eine viel zu geringe Geschwindigkeit, so daß ihn der Prinz „mein lahmer Vetter“ nannte. Ein anderes kleines Panzerschiff, den „Arminius“, schaffte man von einer englischen Werft an. Das war

Anfang der sechziger Jahre, als der Dänische Krieg bevorstand. Der „Arminius“ ist deshalb bemerkenswert, weil er zum allergrößten Teile vom Ertrage freiwilliger Sammlungen gekauft wurde. Die alte Begeisterung von 1848 lebte wieder auf, und der Gedanke an die Schmach der vierziger Jahre. Der „Arminius“ hatte, wie wir vorgreifend bemerken wollen, aber bis 1864 nicht fertig werden können, sondern nahm erst am Kriege von 1866, wo Preußen gegen Österreich, Hannover und andere deutsche Staaten kämpfen mußte, teil. Er hatte die Aufgabe erhalten, nach der Elbe zu dampfen, und zwar von Kiel aus, und dann mit einigen kleinen Fahrzeugen zusammen die Österreicher von Hannover abzuschneiden, für den Fall, daß sie vor der Kriegserklärung Holstein nicht räumen sollten. Kommandant des „Arminius“ war der spätere Admiral Reinhold Werner. Er schreibt über diese Fahrt das Folgende, was sehr bezeichnend für die Unbrauchbarkeit jenes Panzerfahrzeuges ist:

„Ein heftiger Sturm zwang mich jedoch, bei Cuxhaven zu ankern. Erst am anderen Tage ließ der Wind so weit nach, daß ich mit ‚Corelen‘ und ‚Anklop‘ nach der Weser abgehen konnte. Trotzdem rollte das Schiff in der aufgeregten See noch so heftig, daß eines der Geschütze in dem vorderen Turme seine Befestigungen brach und die 7500 kg schwere Eisenmasse in ihrem Behälter hin und her zu fliegen begann. Nur mit größter Mühe gelang es, die entstehende Gefahr dadurch zu beseitigen, daß durch die Öffnungen des Turmdeckels Hängematten in das Innere geworfen und damit das Geschütz allmählich festgeklemmt wurde. In den Turm selbst konnte sich natürlich solange niemand wagen, und dieser Umstand zeigt die Gefahr, welche der Gefechtsgebrauch so schwerer Geschütze in bewegter See, selbst bei den sichersten Befestigungen und Hemmvorrichtungen, mit sich führt.“

Natürlich lag das nicht an der Schiffsart, sondern an der Unvollkommenheit der Technik einerseits, andererseits aber daran, daß die preußische Marineleitung, wie übrigens noch lange nachher, nicht erkannt hatte, daß Schiffe nichts wert sind, die in unserem stürmischen Klima nicht bei jedem, auch bei dem schwersten Wetter nicht nur fahren, sondern auch ihre Kanonen gebrauchen können.

Doch kehren wir in die harmlosere Zeit der fünfziger Jahre zurück. Prinz Adalbert von Preußen erkannte nicht nur, wie nötig es für die jungen Offiziere und Mannschaften der jungen Marine war, möglichst viele Ozeanpraxis zu erwerben, nein, er war auch selbst persönlich ein begeisterter Seefahrer, und nicht allein das, er hätte auch für sein Leben

gern im Gefecht gezeigt, was die preußischen Seeleute mit ihren Schiffen leisten konnten. Einmal trieb ihn seine Unternehmungs- und Kampflust sogar etwas zu weit:

Gegen Ende des Jahres 1852 war ein preußisches Handelsschiff, unter Segel bei Windstille langsam treibend, dicht an der marokkanischen Küste, beim Kap Tres Forkas, von marokkanischen Küstenpiraten angegriffen und beraubt worden. Es waren das die sogenannten Riffkabulen, wilde Stämme, denen der Seeraub, von der Küste aus in ihren Booten als Lebensberuf und Erwerb dient. Prinz Adalbert versuchte die preußische Regierung zu bewegen, daß sie zwei preußischen Kriegsschiffen den Befehl gäbe, die Riffkabulen für diese Freveltat zu züchtigen. Das preußische Kriegsministerium war aber anderer Ansicht, und es wurde nichts daraus. Hauptsächlich wohl, weil man annahm, der Erfolg werde das Risiko und die Unkosten der Sache nicht lohnen. Prinz Adalbert hegte wohl bei seinem Vorschlage, außer der natürlichen Entrüstung über die Unverschämtheit der Piraten, den Gedanken, dies sei eine Gelegenheit, um der Regierung und dem Volke einmal zu zeigen, wie nützlich Kriegsschiffe bei solchen Gelegenheiten sein könnten. Hatte man das aber einmal gezeigt, so dachte der Prinz, dann würden Staat und Volk auch mehr für den Ausbau der Marine tun als vorher.

Beinahe vier Jahre später machte Prinz Adalbert eine Übungsreise mit drei Schiffen in den Atlantischen Ozean, die sich bei der Insel Madeira voneinander trennten. Der Prinz war an Bord der „Danzig“ und fuhr mit diesem Schiffe dicht an die marokkanische Küste heran. Als man in die Gegend von Tres Forkas gekommen war, ließ der Prinz einige Schiffsboote aussetzen, begab sich selbst in eines derselben, und nun ruderte man dicht an die Küste heran, um festzustellen, wie das Ufer in der Nähe aussehe, wie die Zugänge wären usw. Möglich ist, daß Prinz Adalbert im stillen dachte, man werde den Riffleuten auf irgendeine Weise einen Denktettel für ihre damaligen Untaten verabreichen können. Während die Boote also langsam unter der Küste hinfuhren, wurden plötzlich vom Lande aus Gewehrschüsse auf die preußischen Boote abgegeben. Prinz Adalbert kehrte hierauf sofort mit den Booten zur „Danzig“ zurück. Die Leute wurden bewaffnet und, voll Zorn über diese Beleidigung der preußischen Flagge, fuhr das Landungskorps der „Danzig“ in den bewaffneten Schiffsbooten an das Ufer, da, wo die Schüsse gefallen waren, und landete. Die „Danzig“ war ein kleines Schiff, und nur ungefähr 70 Mann zählte das Landungskorps. Prinz Adalbert von

Preußen ließ sich nicht nehmen, seine Leute selbst zu führen. Trotz des ungeheuer steilen Ufers stürmten die Preußen unaufhaltsam in die Höhe. Französische Offiziere, die später die Stelle sahen, erklärten, wenn es nicht eine feststehende Tatsache wäre, so würde man nie glauben, daß die Preußen da hinaufgelangt wären. Aber das war nicht alles. Ein heftiges und sehr wohlgezieltes Gewehrfeuer der marokkanischen Piraten empfing die Preußen. Die ließen sich aber dadurch nicht abhalten, weiter vorzudringen und oben auf einem Felsvorsprunge die preußische Flagge aufzupflanzen. Ein weiteres Vordringen war aber unmöglich, denn nicht nur Prinz Adalbert selbst wurde durch einen Gewehrschuß verwundet, sondern sein Adjutant wurde erschossen, und die Zahl der Toten und Verwundeten stieg schnell und bedrohlich an. Dazu kam die Gefahr, daß die Kähnen, deren Zahl während des Kampfes immer mehr anwuchs, Miene machten, das preußische Landungskorps zu umgehen und von dem Ufer abzuschneiden. Sobald ihm das gelang, so waren alle diese tapferen Danzigleute verloren. Deshalb mußte man zurück. Der Rückzug war schwer und gefahrvoll, denn man mußte die Verwundeten tragen, der Weg war steil und abschüssig, und die Kähnen drängten nach. Endlich gelang es, die Boote zu erreichen und an Bord der „Danzig“ zu gelangen.

Die verwegene Tat erregte ein gewaltiges Aufsehen. Überall wurde anerkannt, ein wie ausgezeichnete Geist in der kleinen Marine herrschte, und ganz besonders, daß der Prinz an der Spitze seiner wenigen Getreuen mit äußerster Todesverachtung gekämpft hatte und verwundet worden war. Von ungefähr 70 Mann waren sieben tot, darunter ein Offizier, und zweiundzwanzig verwundet. Die Zahl der getöteten und verwundeten Kähnen war nicht festzustellen, weil die Preußen ja mit ihren eigenen Verwundeten und Toten genug zu tun hatten, außerdem mußten sie ihr ganzes Augenmerk darauf richten, daß ihnen nicht der Rückzug zu ihren Booten abgeschnitten wurde. Man konnte aber mit Sicherheit annehmen, daß die preußischen Schützen und Gewehre ihre Pflicht getan hatten. Wenn die Riffkähnen noch Mut gehabt hätten, sich in einen Kampf einzulassen, so würden sie bei ihrer ungeheuren Überzahl ohne Zweifel bis ans Ufer nachgerückt sein. Sie taten das nicht, und daraus allein konnte man schließen, daß sie keine Lust mehr hatten, sondern zufrieden waren, von den ungestümen Angreifern in Frieden gelassen zu werden. Fragte man freilich: rechtfertigte der Erfolg so viel Tote und Verwundete des kleinen Landungskorps der „Danzig“,

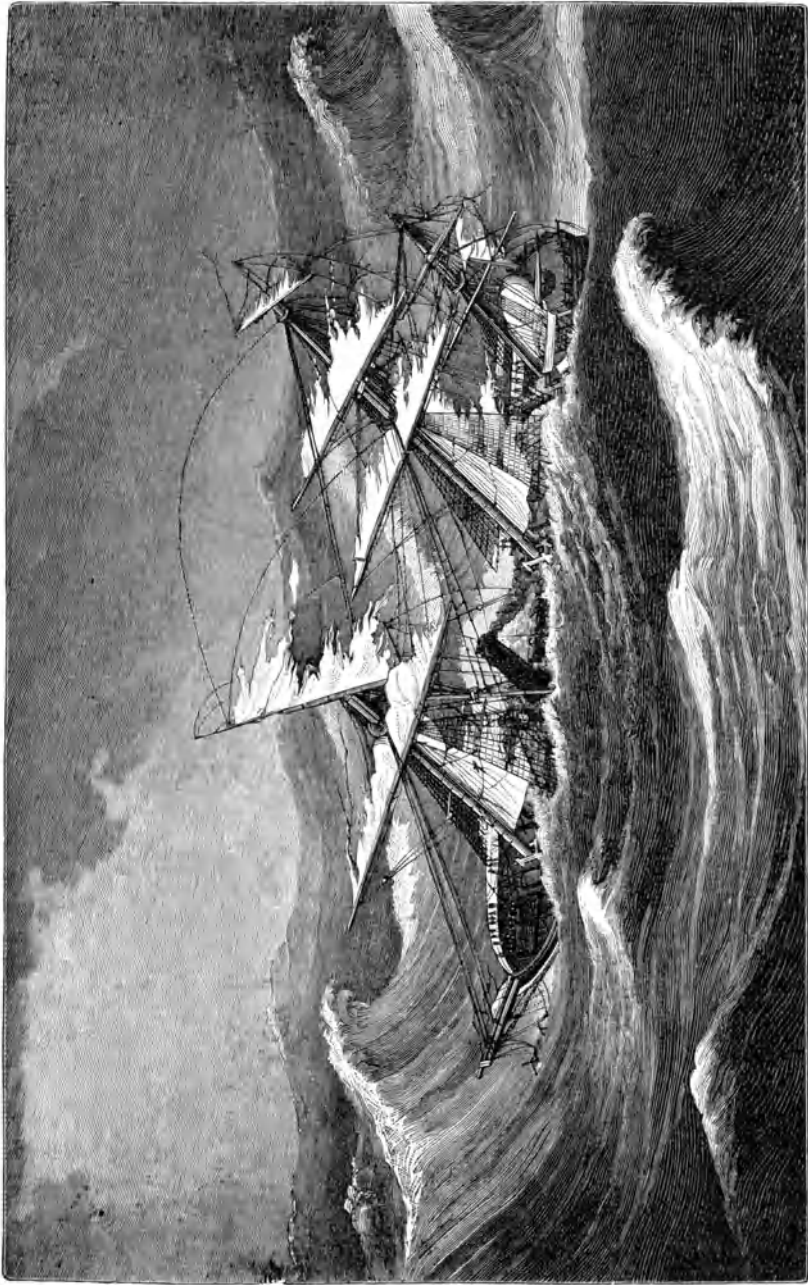


so mußte zugegeben werden, daß ein eigentlicher dauernder Erfolg nicht erzielt war. Sicherlich werden die Riffabhulen auch in Zukunft von der Piraterie nicht gelassen haben. Es gibt aber Fälle, wo es auf den greifbaren Erfolg weniger ankommt. Ein solcher Fall lag hier vor. Bei Tres Forkas hatten die Preußen, mit ihrem Admiral an der Spitze, den Beweis dafür geliefert, daß, so klein die preußische Marine war, sie es ernst mit sich und mit allem nahm, was sie anfaßte. Wer sich und seine Aufgaben aber selbst ernst nimmt, der wird auch von anderen ernst genommen. Darauf kam es und kommt es an. Das war der Erfolg von Tres Forkas, und dieser Erfolg war groß genug, um die Opfer zu rechtfertigen.

Aber auch ohne schwere Unfälle blieb die junge Marine nicht. Zwei ihrer Schiffe fielen in den Jahren 1860 und 1861 schweren Stürmen zum Opfer. In den chinesischen Gewässern ging der Schoner „Frauenlob“ in einem Wirbelsturme verloren, und die ganze Besatzung dieses Schiffes, welches einst von freiwilligen Gaben deutscher Frauen gebaut worden war, ertrank. Die Fregatte „Arkona“, welche jene große Reise mit der „Frauenlob“ zusammen machte, konnte natürlich nichts zur Rettung des kleinen Schoners tun. Es hätte wenig gefehlt, daß auch die „Arkona“ von den Wellen begraben worden wäre.

Dem „Frauenlob“ folgte im nächsten Jahre das Kadettenschulschiff „Amazone“. Um Mitte November trat es die Ausreise aus den deutschen Gewässern an, und weiter hörte man nichts von dem Schiffe, dessen Bestimmung gewesen war, Übungsfahrten an der portugiesischen Küste zu machen. Wahrscheinlich ist die „Amazone“ an der holländischen Küste einem furchtbaren und unerwarteten Sturme zum Opfer gefallen. Die einzige Spur des unglücklichen Schiffes war eine Königsstandarte, ein Eßgeschirr und der Großmast. Diese drei Gegenstände trieben an der holländischen Küste an und gaben Kunde vom Verluste des Schiffes und vom ungeschehenen Heldentode der ganzen Besatzung in Höhe von 126 Matrosen und Offizieren. Nachher wurde berichtet, daß eben vor der Ausreise der „Amazone“ ein Teil der Kadetten und Offiziere in einer von ahnungsvollem Trübfinne erfüllten Stimmung sich befunden habe und mehr als einer geäußert habe, er werde nicht wieder zurückkehren.

Heutzutage ist das deutsche Volk und seine öffentliche Meinung in Deutschland erfahren und einsichtig genug, um zu wissen, daß Unfälle unvermeidlich sind, daß in den allermeisten Fällen niemanden eine Schuld dafür trifft. Ist aber wirklich jemand dabei schuldig, so weiß man,



3m Taifun.

daß Irren eben menschlich ist und daß, solange die Menschen leben, sie auch irren. Hat ein solcher Fehler oder Irrtum schlimme Folgen, so ist das um so betrüblicher, aber niemand hat deshalb das Recht, sich auf das hohe Pferd zu setzen und den unfehlbaren Richter zu spielen. Damals, in jenen ersten Jahrzehnten der preußischen Marine, war es anders. Sie hatte zu viele Gegner und Verächter, und solche Unfälle wurden dann gern ausgenutzt, um zu sagen: da könne man ja sehen, was bei der preußischen Marine und der prinziplichen Liebhaberei herauskäme. Weder Prinz Adalbert von Preußen noch seine treuen Helfer ließen sich aber entmutigen, und die preußische Regierung ersetzte in Übereinstimmung mit dem Parlament die verlorengegangenen Schiffe durch neue.

Die preußische Flotte setzte sich im Jahre 1863 folgendermaßen zusammen:

Drei Korvetten, „Arkona“, „Gazelle“ und „Dineta“, bildeten mit der kleineren Korvette „Nymphē“ zusammen den eigentlichen gefechtskräftigen Kern der Flotte. Die drei erstgenannten Schiffe führten je achtundzwanzig Kanonen, die „Nymphē“ deren siebzehn. Geringe Gefechtsstückigkeit besaßen vier Dampfkannonenboote zu je drei Kanonen und siebzehn Dampfboote zu je zwei Kanonen. Dazu kamen drei Avisos: „Preußischer Adler“, „Lorelen“ und „Grille“.

Ohne Gefechtswert waren die Dampfkorvette „Barbarossa“, die Segelfregatten „Gefion“, „Thetis“ und „Niobe“, die drei Segelbriggs „Mosquito“, „Rover“ und „Hela“. Diese letzten sechs Schiffe waren dagegen für Schul- und Ausbildungszwecke ausgezeichnet und konnten in außerheimischen Gewässern und an ausländischen Küsten immerhin noch nützliche Dienste tun, auch der preußischen Flagge Respekt verschaffen, wo es sich um Bestrafung von Eingebornen handelte oder ähnliches. Schließlich waren noch vierzig Ruderfahrzeuge mit insgesamt 76 Kanonen vorhanden, auch sie konnten aber im Kriege eine nützliche Verwendung sicherlich nicht finden.

Betrachtet man diese Flotte daraufhin, was sie als Kriegswerkzeug wert war, so ist das Ergebnis traurig genug. Eine große Menge von Schiffen und Fahrzeugen ist vorhanden, aber von allen zusammen nur vier, die als brauchbar für das Gefecht von Schiff gegen Schiff bezeichnet werden können. Man muß dazu bedenken, daß um Anfang der sechziger Jahre schon das Dampfschiff in den Kriegsflotten die Herrschaft über das

Segelschiff gewonnen hatte, und daß das gepanzerte Schiff immer siegreicher seinen Einzug in die Kriegsflotten hielt.

Besser als mit dem Schiffsmaterial stand es um das Personal der preußischen Flotte. Hier war nicht nur fleißig und systematisch, sondern auch erfolgreich gearbeitet worden. Was aber kann das beste Personal im Gefechte ausrichten, wenn ihm minderwertige Waffen zur Verfügung stehen!

## Der Krieg 1864.

Als im Jahre 1864 der preußisch-dänische Krieg begann, da befand sich Dänemark zur See wiederum in ganz gewaltiger Übermacht. Seine Flotte zählte einunddreißig Kriegsdampfer, darunter vier gepanzerte Schiffe. Angesichts dieser Lage konnte die kleine preußische Flotte natürlich nicht daran denken, angriffsweise vorzugehen, sondern Prinz Adalbert hatte ihr das Ziel gesetzt, die Flanken der Armee zu decken, die feindliche Blockade zu erschweren und feindliche Küstenunternehmungen nach Möglichkeit zu verhindern.

Es ist damals von den preußischen Armeeführern und dem späteren Feldmarschall Moltke schmerzlich bedauert worden, daß die preußische Flotte sich mit der dänischen auf hoher See nicht messen konnte. Schon vor dem Kriege schrieb Moltke: „Die Hauptschwierigkeit in einem Krieg gegen Dänemark besteht darin, daß die Eroberung des ganzen dänischen Festlandes zu einem definitiven Abschluß noch nicht führt. Die Inseln und vor allem der Sitz der Regierung sind uns unzugänglich, solange unsere Flotte den Kampf mit der dänischen Flotte nicht aufnehmen kann.“

Während des Krieges kommt diese Klage immer wieder und die preußischen Heerführer betonen einmal über das andere, wie ihnen alle Operationen erleichtert werden würden, wenn die Flotte stark genug wäre, um die dänische Seeherrschaft in der Ostsee zu brechen. Moltke schrieb an den General von Blumenthal: „Unsere Marine zeigt, was sie bei besserem Material leisten würde, durch ihr zwar erfolgloses, aber keckes Auftreten. Der Prinz-Admiral exponiert sich fast mehr als recht.“

Genug, hier zeigte sich die alte und doch immer wieder neue Wahrheit, daß man eine Flotte nicht im Augenblicke der Not oder eben vorher aus dem Boden stampfen kann, sondern daß ihr Ausbau Zeit beansprucht und entsprechende Geldaufwendungen. Jetzt war nichts mehr zu machen.

Prinz Adalbert war aber nicht geneigt, die von Dänemark verkündete Blockade der Häfen Pommerns sich gefallen zu lassen.

Im Hafen von Swinemünde lag ein preußisches Geschwader unter Führung des Kapitäns zur See Jachmann. Das Geschwader bestand aus den Korvetten „Arkona“ und „Nymph“, dem Aviso „Corelen“ und einigen Kanonenbooten. Jachmann hatte durch eine Aufklärung festgestellt, daß ein dänisches Geschwader nahe der Insel Rügen, bei der Landspitze dieser Insel Arkona, kreuzte, und beschloß, ohne Rücksicht auf die Stärke des Feindes, auszulaufen und ihn anzugreifen. Am 17. März ging das kleine preußische Geschwader in See, und am Nachmittag dieses Tages sichtete man ein mächtiges dänisches Geschwader, bestehend aus dem Linienschiff Skjold, den Fregatten „Sjælland“ und „Tordenstjold“, den Korvetten „Heimdall“ und „Thor“; also eine ganz gewaltige Übermacht! Das kümmerte aber den Kapitän Jachmann nicht. Er wollte kämpfen und seine Offiziere und Mannschaften wollten es auch, sie hatten festes Vertrauen zu ihrem energischen Führer. Kapitän Jachmann wußte außerdem, daß seine Schiffe schneller liefen als die dänischen und daß seine Geschütze weiter trugen. Darauf baute er seine Taktik und sein Vorgehen.

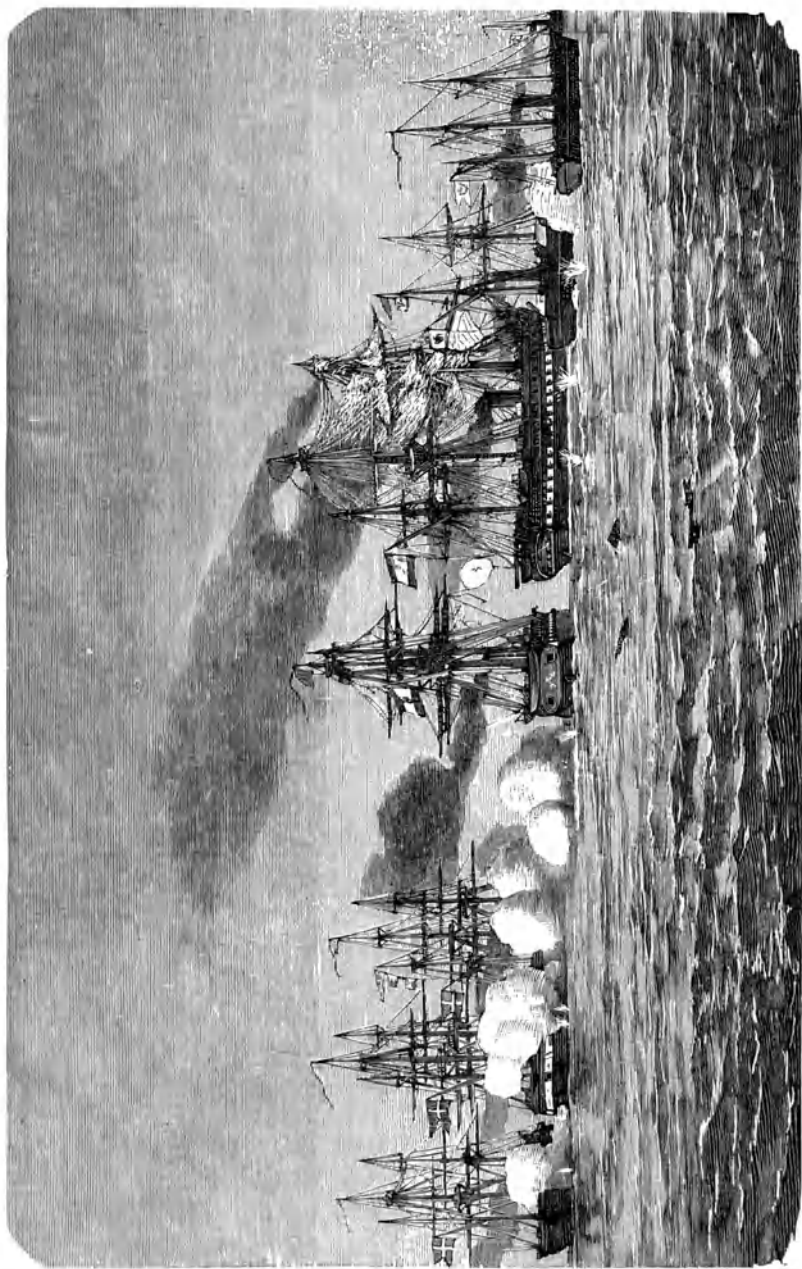
In breiter Linie nebeneinander gingen die preußischen Schiffe mit höchster Geschwindigkeit auf das dänische Geschwader zu, und während noch die Dänen sich die Frage stellten, ob Jachmann wirklich so tollkühn sein werde, sie anzugreifen, eröffneten die preußischen Schiffe das Feuer auf ungefähr zweitausend Meter. Die Dänen antworteten mit Breitseiten ihrer an Zahl gewaltig überlegenen Artillerie. Hören wir, wie Reinhold Werner eine Episode dieses Kampfes schildert:

„Die Dänen feuern glänzend, ihre artilleristischen Manöver werden mit einer Sicherheit und Genauigkeit ausgeführt, wie auf dem Exerzierplatze, Salve auf Salve erkracht, Wolken von dichtem Pulverdampfe verhüllen die Sonne, Granaten und Vollkugeln zischen um die ‚Arkona‘, daß beständig Fontänen um ihren Rumpf aufspritzen, aber die meisten gehen zu hoch. Sie zerfetzen das Tauwerk und die Bemannung, einige schlagen auch in den Rumpf, aber ohne weiteren Schaden. Lachend begrüßen schon die Matrosen die dänischen Kugeln, die harmlos über ihre Köpfe dahinschwirren. Sie feuern langsamer, um besser zu treffen, mit scharfem Auge verfolgen sie die fliegenden Geschosse und jubelnd verkünden sie sich, wenn der Schuß geseßen. Da saust eine Granate heran. Sie fährt durch die Gig (ein Schiffsboot), zerplatzt über der Kommando-

brücke in unmittelbarer Nähe des Kapitäns Jachmann und sprüht Verderben um sich her. Der Steuermann und einer von den Ruderleuten liegen zerstückt auf dem Verdeck, der erste Offizier des Schiffes, Kapitänleutnant Berger, gerade im Begriffe, dem Kapitän eine Meldung zu machen, und vor ihm stehend, stürzt an Nacken und Arm schwer verwundet und besinnungslos von der Kommandobrücke, und in der Batterie töten die durch das Deck schlagenden Sprengstücke einen Matrosen und verwunden zwei andere schwer. — Die ersten Opfer sind gefallen, die „Arkona“ hat ihre Bluttaufe empfangen. Über die Leichen wird eine Flagge gedeckt, die Verwundeten übergibt man den Ärzten und über die Blutlachen wird Sand geschüttet. Die Matrosen feuern weiter, das Lachen hat aufgehört, aber sie nehmen noch genauer Ziel, um ihre Kameraden zu rächen.“ — —

So geht der ungleiche Kampf weiter und die „Nymphë“ wird von zwei großen dänischen Schiffen mit beinahe erdrückendem Feuer übersüttet, dafür gelingt es der „Nymphë“, die dänische „Sjælland“ durch einen wohlgezielten Schuß mit einer 15 Zentimetergranate schwer zu verletzen und sich so der Verfolgung dieses gefährlichsten Feindes zu entziehen. Die Dämmerung machte dem Gefecht ein Ende, und die sämtlichen preußischen Schiffe liefen, vielfach verletzt und beschädigt, aber vollkommen manövrierfähig, wieder in den Hafen von Swinemünde ein.

Wieder hatte die preußische Marine gezeigt, daß sich ihre Führer und Besatzungen in jeder Hinsicht mit der der großen Marinen messen konnten. Ja, in diesem Gefechte, welches, nach dem gleichnamigen Orte auf der Insel Rügen, das Gefecht von Jasmund genannt wird, hatte der preußische Geschwaderführer, Kapitän Jachmann, den Beweis geliefert, daß er in der Kunst der Taktik und des Manövrierens dem dänischen Admiral weit überlegen war. Die Dänen haben sich zwar nach dem Gefechte gerühmt, daß sie die Sieger gewesen seien, aber das entspricht einmal nicht den Tatsachen, und dann hätte der dänische Führer mit seiner gewaltigen Übermacht das kleine preußische Geschwader völlig vernichten müssen, wenn er richtig manövriert hätte. Außerdem hatten dänische Schiffe schwere Verletzungen durch das preußische Feuer erlitten und mußten deswegen die Verfolgung aufgeben, während die preußischen Schiffe in keiner Weise an Bewegungsfähigkeit gehemmt wurden. Wenn man überhaupt von einem Erfolge sprechen will, so lag dieser unbestreitbar auf seiten des Kapitäns Jachmann. Jachmann wurde schon am folgenden Tage zum Konteradmiral befördert.



Das Seegefecht bei Helsingland am 9. Mai 1864.

„Heimball.“ „Tyföland.“ „Niels Juel.“

„Radefftr.“

„Schwarzzenberg.“

„Adler.“

„Bojstisl.“ „Blög.“



Die preußischen Streitkräfte ließen überhaupt den Dänen bei ihrer Blockade keine Ruhe. Überall, zu jeder Tages- und Nachtzeit, tauchten sie auf, beschossen die dänische Übermacht und verschwanden wieder. Prinz Adalbert von Preußen, von dem, wie wir erwähnt, Moltke fand, daß er sich zu sehr der Gefahr aussetzte, griff am 14. April 1864 mit dem kleinen und schnellen Aviso „Grille“ das große dänische Linienschiff „Skjold“ und die Fregatte „Själland“ an. Das kleine Schiff beschloß seine Feinde mit ruhigem wohlgezielten Feuer auf eine Entfernung von reichlich 2000 Metern. Die wütenden Dänen schossen hunderte von Schüssen auf die „Grille“, ohne sie je zu treffen. Später griff die „Grille“ in ähnlicher Weise die dänische Fregatte „Tordenskjold“ an, brachte ihm drei wohlgezielte Schüsse bei und blieb selbst unverfehrt. Der „Tordenskjold“ gab schließlich das Gefecht selbst auf, weil seine Geschwindigkeit viel geringer war und seine Geschütze nicht so weit schossen, als die der „Grille“.

Auch in der Nordsee sind preußische Kriegsschiffe dem dänischen Gegner gegenübergetreten. In dem Seegefecht bei Helgoland am 9. Mai 1864 haben die Kanonenboote „Blick“ und „Basilisk“ sowie der alte „Adler“ die beiden österreichischen Fregatten „Schwarzenberg“ und „Radetzky“ unter dem Befehl des berühmten Admirals Tegetthoff gegen drei erheblich überlegene dänische Fregatten unterstützt. Sie waren aber natürlich zu schwach, um in den Hauptkampf wirksam eingreifen zu können.

Die preußische Marine im Kriege 1864 bestand also mit allen Ehren, ja mit Ruhm, der moralische Erfolg war ausnahmslos auf ihrer Seite. Von tatsächlichem Einfluß auf die Führung und den Gang des Gesamtkrieges war sie nicht und konnte sie nicht sein, weil sie zu schwach war. In Preußen und Deutschland aber, wo man die preußische Flotte vorher unterschätzt hatte, da überschätzte man sie jetzt. Das hatte den großen Nachteil für die Marine, daß man glaubte, sie sei nunmehr stark genug, um alles Erforderliche leisten zu können, und man brauche sie auch nicht größer zu machen, als sie sei.

Als zwei Jahre nach dem dänischen Kriege Preußen seinen Krieg mit Österreich um die Vorherrschaft in Deutschland führen mußte, trat die preußische Flotte nicht hervor. Jene Episode des Panzerschiffes „Arminius“ in der Weser erwähnten wir schon vorher.

---

## Die Flotte des Norddeutschen Bundes.

### Ihre Entwicklung.

Nach 1866 gab es keine preußische Flotte mehr. Aus ihr war „die Flotte des Norddeutschen Bundes“ geworden. Preußen hatte sich gewaltig vergrößert und war zur tatsächlichen Großmacht geworden, die deutsche Einheit bahnte sich immermehr an. Sollte die Flotte allein hintenaus bleiben?

Noch im Jahre 1865 hatte die preußische Regierung in der Erkenntnis, es müsse mehr für die Flotte getan werden, größere Forderungen an das preußische Parlament gestellt. In einer dazu verfaßten Denkschrift erklärte die Regierung: die preußische Marine müsse den Seemächten zweiten und dritten Ranges gewachsen sein, also eine Achtung fordernde Stellung unter den Seemächten zweiten Ranges einnehmen. Zum ersten Male forderte man eine aus Panzerfregatten bestehende Schlachtflotte. Das war von ganz besonderer Wichtigkeit, denn diese Forderung zeigte die Einsicht der Marineleitung, hinter welcher Prinz Adalbert stand, daß die eigentliche Küstenverteidigung nur durch den Hochseekampf möglich sei, nicht aber mit Kanonenbooten und ähnlichen unbrauchbaren Küstenfahrzeugen. Das Schlimme lag nur wieder darin, daß weder eine preußische noch eine außerpreußische Werft in Deutschland imstande war, Panzerschiffe, ja überhaupt große Schiffe zu bauen. So mußte man sich die Schiffe im Auslande bestellen oder fertige dort kaufen. Prinz Adalbert mit der Admiralität hielt eine Anzahl von zehn Panzerfregatten von größter Gefechtsstärke, Seefähigkeit, Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit für notwendig. Natürlich, so hieß es in seiner Denkschrift, mußten diese Schiffe in ihrem Tiefgange sich nach den Wasserverhältnissen richten. Außerdem verlangte er auch zehn kleinere Panzerfahrzeuge, die, schwer bewaffnet, die mehr unmittelbare Küstenverteidigung übernehmen sollten. Das war gleichsam eine Fortsetzung jener unglücklichen Kanonenboote, von denen die preußische Marine immer eine so große Zahl aufgewiesen hatte. Freilich einen Vorwurf kann man der damaligen Marineleitung daraus auch nicht machen, denn alle, auch

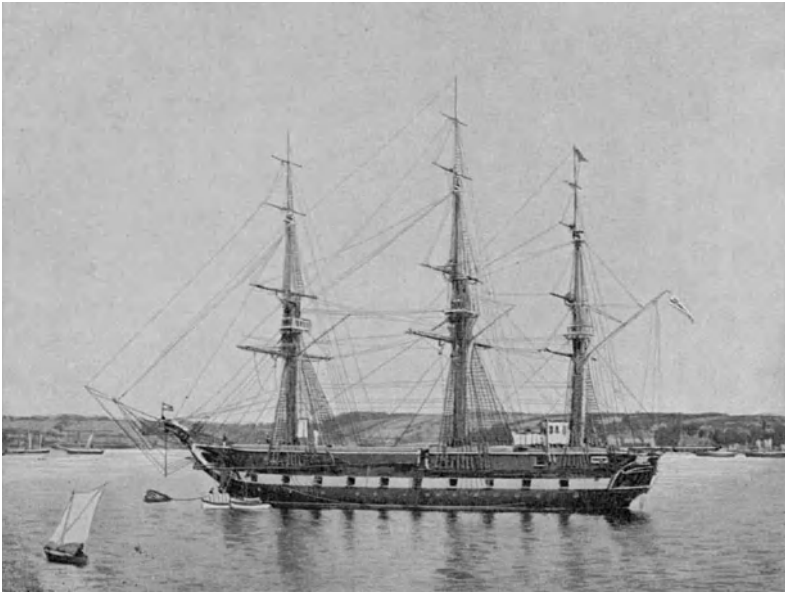
die größeren Marinen, bedienten sich solcher Fahrzeuge. Zum Schutze des überseeischen Handels verlangte die Admiralität sechzehn Korvetten. Die Marine wollte also damit vollkommen zu Panzer und Dampf übergehen, nur die Übungs- und Schulschiffe sollten Segelschiffe bleiben.

Ein Ereignis von außerordentlicher Bedeutung für die Marine brachte das Jahr 1865 durch die Zugehörigkeit Kiels mit seinem ausgezeichneten Hafen zu Preußen. Mit Kiel hatte man einen Stützpunkt erster Ordnung für die Flotte in der westlichen Ostsee, man hatte Hafen und Ufergelände, die sich für Werftanlagen ebenso hervorragend eigneten wie für Befestigungen. Zugleich aber ergab sich mit dem Besitze von Kiel die Möglichkeit, einen Kanal durch Schleswig-Holstein hindurchzulegen und so den deutschen Teil der Ostsee mit der Nordsee zu verbinden. Bis dieser Kanal wirklich gebaut wurde, gingen freilich noch zwei Jahrzehnte dahin, aber der Gedanke war schon damals vorhanden, und Bismarck, der große Kanzler, dessen geschickte und energische Politik Kiel zum Königreich Preußen gebracht hatte, hegte damals schon klar den Gedanken des Kanalbaues. Um so erfreulicher für die Marine war die Erwerbung Kiels, weil es mit dem Ausbau des Nordseehafens Wilhelmshaven nur sehr langsam vorwärts ging; die Schwierigkeiten waren ungeheuer und die Kosten außerordentlich groß.

Nach dem Kriege von 1866, in jenen Jahren allgemeinen Aufblühens und stolzer Hoffnungsfreudigkeit, mit der die deutschen Staaten nunmehr der vollkommenen Einigung zum Reiche zustrebten, schien auch für die Norddeutsche Bundesmarine eine bessere Zeit sich zu eröffnen. Im Jahre 1868 genehmigte der Bundestag einen neuen Flottenplan der Regierung, der sechzehn Panzerschiffe, zwanzig Korvetten, acht Avisos, drei Transportschiffe, zweiundzwanzig Kanonenboote und sieben Schulschiffe verlangte. Dieser Plan sollte in einem Zeitraume von zehn Jahren durchgeführt werden, und die bereits vorhandenen Schiffe waren auf die Sollstärke anzurechnen. Wir müssen auf diesen Plan vom Jahre 68 besonders aufmerksam machen, weil er das traurige Schicksal hatte, nie durchgeführt zu werden. Das Flottenprogramm, welches unter Admiral Tirpitz zwanzig Jahre später zur Annahme und Durchführung gelangte, enthielt im großen denselbe, wie der Plan des Prinzen Adalbert vom Jahre 1868, ein Beweis, wie richtig der Prinz schon damals, in jener sonst so ungeklärten Zeit, die Seebedürfnisse Deutschlands bemaß und ihre Erfüllung anbahnen wollte.

Die ersten deutschen Panzerschiffe mußten also aus dem Auslande

bezogen werden. Die Panzerfregatte „Friedrich Karl“ wurde in Frankreich, der „Kronprinz“ in England gebaut. Ein Triumph des damaligen Panzerschiffbaues aber war die Panzerfregatte „König Wilhelm“. Der „König Wilhelm“ war für die Türkei gebaut, und der erste englische Konstrukteur hatte die Pläne zu diesem Riesenschiffe entworfen. Ein Riesenschiff war der „König Wilhelm“ für jene Zeit, während er heute freilich von den modernen Schiffen um das Doppelte, ja Dreifache, an



Arthur Renard Kiel.

Das frühere Schulschiff „Niobe“.

Größe überholt worden ist. Die Türkei hatte kein Geld, das Schiff zu bezahlen, und so wurde es von der preussischen Regierung übernommen. In der Marine, ja in ganz Deutschland, war man sehr stolz darauf, mit einem Schlage im Besitze des größten und stärksten Schiffes der Welt zu sein, freilich war der Übelstand vorhanden, daß im ganzen Deutschland kein Trockendock vorhanden war, in dem dieses große Schiff repariert werden konnte. Man erwartete damals vielfach das Kommen des Französischen Krieges und setzte gerade für diesen die größten Hoffnungen auf den „König Wilhelm“. Der spätere Admiral Reinhold Werner schrieb 1869:

„Ein Kommandant von Mut und Energie, und daran fehlt es unseren Seeoffizieren nicht, wird sich an Bord des ‚König Wilhelm‘ gar nicht viel auf Kanonade einlassen, sondern ohne weiteres die feindliche Flotte durchbrechen und die Transportschiffe niederrennen, die ihm bei seiner überlegenen Geschwindigkeit nicht entgehen können. . . . Es ist wahrscheinlich, daß Frankreich alles aufbieten wird, um uns Schiffe entgegenzustellen, die dem ‚König Wilhelm‘ ebenbürtig sind, vorläufig hat es aber noch keins derselben in Bau, und wir sind wenigstens drei Jahre lang noch davor gesichert.“

So dachten die führenden Offiziere der Marine damals über dieses Schiff, das den für jene Zeiten enormen Preis von 3,5 Millionen Taler, also reichlich 10 Millionen Mark, gekostet hat. Heute kosten die großen Panzerschiffe zwischen 40 und 50 Millionen Mark.

Man hatte in der Marine überhaupt große Pläne und Erwartungen für den Fall eines Krieges mit Frankreich und richtete sich darauf, daß die deutsche Flotte, vor allem aber der „König Wilhelm“, der keinen Rivalen besaß, bis vor die französischen Häfen vordringen sollte. Auch in der deutschen Bevölkerung setzte man sehr große Hoffnungen auf die Marine, man überschätzte sie und überschätzte auch in der Erinnerung ihre Leistungen und Erfolge bei Tasmund und in den anderen kleinen Gefechten. Sie hatte da geleistet, was sie konnte, ja, man muß beinahe sagen, mehr als sie konnte. Überblickt man aber den Gang jenes Krieges, so lieh und läßt sich nicht leugnen, daß die Tätigkeit der Marine trotz allen Heldenmutes und trotz alles frischen Draufgängertumes auf die Kriegsergebnisse keinen Einfluß gehabt hatte. Das lag an ihrer zu geringen Stärke, an ihrem teilweise sehr mangelhaften Schiffsmaterial und, wie wir heute sagen müssen, auch an der vielfach noch mangelhaften Erfahrung in militärischer, hauptsächlich auch in technischer Beziehung. Das Hafen- und Werftwesen, abgesehen von der kleinen älteren Werft Danzig, war ganz neu. Im Jahre 1869, also nur ein Jahr vor dem großen Kriege erst, wurde der neue Hafen an der Jade eröffnet. König Wilhelm war persönlich zu diesem bedeutsamen Akte mit seinen Staatsmännern und Generalen in dem einsamen Jadeorte erschienen. Stadt und Hafen erhielten den Namen „Wilhelmshafen“. Obgleich als Stützpunkt nunmehr brauchbar für die Flotte, fehlte aber noch sehr vieles, es fehlte vor allem ein altgeschultes und erfahrenes Personal für die Werft, und es fehlten erprobte Einrichtungen aller Art.

---

## Der große Krieg.

Im Hochsommer 1870 brach dann der Krieg zwischen Deutschland und Frankreich aus, und es zeigte sich sofort, daß die Marine des Norddeutschen Bundes gar nicht daran denken konnte, jene kühnen Pläne, von denen wir sprachen, zu verwirklichen, nämlich angriffsweise gegen die französische Flotte oder gar gegen französische Häfen vorzugehen. 1870 besaß Frankreich im ganzen fünfundfünfzig Panzerschiffe, beinahe 300 nicht gepanzerte Dampfschiffe. Dem konnte die Marine des Norddeutschen Bundes nur die drei Panzerfregatten „König Wilhelm“, „Friedrich Karl“ und „Kronprinz“ und zwei kleine seeuntüchtige Küstenpanzer gegenüberstellen. Es war also kein Gedanke an eine erfolgreiche Tätigkeit. Dazu kam allerlei Mißgeschick. Die drei Panzerschiffe waren ganz neu, und weder Offiziere noch Mannschaften waren genügend mit ihnen vertraut, daß sie wirklich als Waffe auf der Höhe gestanden hätten. Nun, das ließ sich aber in einigen Monaten wohl erreichen. Dazu kam jedoch, daß der „Friedrich Karl“ das Unglück hatte, sich in zu flachem Wasser die Schraubenflügel abzuschlagen. Reserveflügel waren aber nur zwei da, ein Zeichen, wie es um das Werft- und Reparaturwesen stand, und so mußte dieses Panzerschiff, mit nur zwei Schraubenflügeln anstatt vieren, sich mit einer viel geringeren Geschwindigkeit begnügen, als es von Rechts wegen hätte haben sollen. Sein Gefechtswert war damit erheblich gesunken, denn wenn ein Geschwader von mehreren Schiffen zusammen fährt, und man manövriert, so müssen sich alle Schiffe nach der Geschwindigkeit des langsamsten von ihnen richten. Sonst könnte ja das Geschwader nicht beisammenbleiben. Der „Kronprinz“ hatte sich bei den Probefahrten seine Maschine beschädigt, und die Maschine des „König Wilhelm“ war ebenfalls nicht ganz in Ordnung: einer seiner Zylinder zeigte einen Riß, und man mußte fürchten, daß dieser sich bei starker Beanspruchung erweitern und damit den Zylinder gebrauchsunfähig machen würde. Für uns ist es heute ein ganz unglaublicher Zustand, wenn wir uns vorstellen, daß damals die größten deutschen Panzerschiffe für alle umfangreicheren Reparaturen englische Werften

auffuchen mußten, weil die heimischen Werften und Reparaturwerkstätten dieser Aufgaben noch nicht Herr werden konnten, auch noch immer kein Dock vorhanden war. Schon allein dadurch war die Flotte bis zu einem gewissen Grade lahmgelegt. So kam es, daß bei Beginn des Krieges die drei deutschen Panzerfregatten, unter Führung des Prinzen Adalbert von Preußen, in einem englischen Hafen lagen, von wo aus sie in ausländische Gewässer gehen sollten, um Übungen abzuhalten. Telegraphisch von der Kriegserklärung benachrichtigt, kehrten sie sofort durch die Nordsee nach Wilhelmshaven zurück, ohne noch einem einzigen französischen Kriegsschiffe zu begegnen. Sicherlich hätten sie leicht abgegeschnitten werden können, wenn die französischen Geschwader schnell genug bei der Hand gewesen wären.

Zum großen Schmerz der Marine wurde Prinz Adalbert nun ins Hauptquartier der Armee berufen. Für den Prinzen selbst ist der Schmerz sicher nicht geringer gewesen, denn der Marine waren alle seine Kräfte und all sein Interesse geweiht gewesen. Freilich war der Marine für den Krieg eine Rolle zugewiesen worden, die den kühnen fürstlichen Draufgänger von Tres Forkas wenig befriedigt haben würde. Auch die von ihm geschulten Seeoffiziere befriedigte sie nicht, sondern ihre geduldige, pflichtbewußte Durchführung stellte hohe Anforderungen an die Disziplin und Unterordnung der Marine unter einen höheren Zweck: der Marine war die Rolle der passiven Verteidigung zugefallen, weil man sie, und zwar mit einem gewissen Rechte, für zu klein hielt, um ihrerseits gegen den vielfach überlegenen Feind vorzugehen. Das aus den vier Panzerfregatten „König Wilhelm“, „Friedrich Karl“, „Kronprinz“ und „Prinz Adalbert“ bestehende Panzergeschwader wurde in der Jademündung postiert. Man erwartete deutscherseits mit Sicherheit einen Angriff der Franzosen auf Wilhelmshaven und seine Werke und Zugänge. Die gesamten Streitkräfte der Nordsee waren dem Vizeadmiral Jachmann unterstellt, den wir vom Jasmunder Gefechte bereits als einen entschlossenen, tapferen und geschickten Führer kennen. Einige andere Schiffe waren in den Ostseehäfen postiert, außerdem sperrte man, so weit es ging, die Häfen und Zufahrten durch unterseeische Minen, welche explodieren sollten, sowie ein Kriegsschiff daran stieß.

Wie wir sahen, war der französische Admiral zu spät gekommen, um die deutschen Panzerfregatten von ihren Häfen abzuschneiden. Die Franzosen glaubten nun, daß Admiral Jachmann mit seinen Schiffen nach Kiel gegangen sei, und begaben sich in die Ostsee, während einige

Wochen später eine zweite französische Flotte in die Nordsee kam und über die deutschen Nordseeküsten die Blockade verhängte. Admiral Jachmann erwartete und hoffte nun bestimmt, daß die französische Übermacht die Jade oder die Elbe nun auch angreifen würde. Von Tag zu Tag hatten sich die Besatzungen der deutschen Schiffe, unter ihren Offizieren und mit ihnen, im Schießen mit Geschützen und in jedem Dienstzweige geübt. Sie fühlten sich vollkommen kriegs- und kampfbereit und brannten vor Begierde, dem verhaßten Feinde entgegenzutreten, einerlei, wie stark er auch sein möge. Von den deutschen Armeen, die ja schon längst auf französischem Boden standen, kam eine Nachricht nach der anderen von glänzenden, herrlichen Siegen, die deutschen Kriegsschiffe aber lagen in der Jade, tatenlos und abwartend. Man gönnte den Brüdern auf dem Lande von ganzem Herzen ihre Triumphe, aber man wollte auch selbst wenigstens Gelegenheit erhalten, um den Lorbeer zu ringen. Tatsächlich waren es aber gerade die Siege der deutschen Armeen, welche die Tatenlosigkeit der deutschen Flotte verursachten, denn die Franzosen wagten angesichts ihrer furchtbaren Niederlagen auf dem Lande nicht, ihre Übermacht zur See auszunutzen. Es hätte ihnen nichts geholfen, und sie hätten jedes zerstörte deutsche Kriegsschiff, jede in Brand geschossene deutsche Hafenstadt oder Seefestung mit Zinsen in Frankreich selbst büßen müssen. So blieben denn die Franzosen draußen auf der See liegen und nur ab und zu fuhren einige Schiffe von ihnen nach der Jademündung heran. Die deutschen Panzerfregatten bereiteten sich dann sofort zum Kampfe und zu einem energischen Vorstoße vor. Sobald die Franzosen das aber merkten, zogen sie sich zurück und liefen wieder auf die hohe See hinaus. So ging die Zeit hin, und man übertreibt nicht, wenn man sagt, daß den Besatzungen des deutschen Geschwaders in der Jademündung das tatenlose Warten und die entsagungsvolle Untätigkeit schwerer angetan sind als den deutschen Landtruppen auf französischem Boden die schlimmsten Märsche und die blutigsten Kämpfe.

In der Ostsee war es wieder die „Grille“, der das Glück eines kriegerischen Zusammentreffens beschieden war. Ihr Kommandant, der Korvettenkapitän Graf Waldersee, bemerkte während einer Aufklärung den kleinen französischen Kreuzer „Hirondelle“. Die „Grille“ griff ihn an, worauf er abdrehte und auf das ihm folgende französische Geschwader zulief. Zwei Panzerschiffe und die „Hirondelle“ verfolgten nunmehr die „Grille“ und einige Kanonenboote, die sich ihr angeschlossen hatten. Von beiden Seiten wurde ein lebhaftes Feuer eröffnet, ja, zu-



leht kam das ganze französische Geschwader und lief hinter dem deutschen kleinen Geschwader her, das sich unter Führung der „Grille“ in die flachen Küstengewässer zurückzog, wo die großen Panzerschiffe der Franzosen nicht folgen konnten. Verluste an Schiffen und Menschen fanden auf der deutschen Seite nicht statt und wahrscheinlich auch nicht auf der französischen. Der frische Mut aber, mit dem die kleinen weit unterlegenen deutschen Fahrzeuge gegen die Übermacht vorgingen, war derselbe wie bei Jasmund, ein Mut, der besserer Schiffe würdig gewesen wäre!

Eines kühnen Streiches muß auch gedacht werden, den der Kommandant der „Nymphé“, Korvettenkapitän Weikmann, in der Danziger Bucht ausführte. Dort hatten nämlich drei jener französischen Panzerschiffe und der kleine Kreuzer geankert, welche tags vorher die „Grille“ verfolgten. Kapitän Weikmann lag mit der „Nymphé“ im Hafen von Neufahrwasser, das ist ein Hafen, der in den inneren Teil der Danziger Bucht mündet. Weikmann ärgerte sich über die Zuversicht der Franzosen, sich einfach in einen deutschen Hafen zu legen, und beschloß, ihnen womöglich einen Denktzettel zu geben. Nachts um 12 lief er mit seinem alten ungepanzerten Schiffe bei vollkommen abgeblendeten Lichtern aus Neufahrwasser aus, näherte sich im Schutze der dunklen Küste einem der französischen Panzerschiffe und ließ alle Geschütze der einen Seite eine sogenannte konzentrierte Breitseite auf den Franzosen abgeben. Dann drehte er sein Schiff auf die andere Seite und gab eine zweite Breitseite ab. Unversehrt entzog Weikmann sich der Verfolgung, welche die Franzosen aufnahmen, und dem Feuer ihrer Geschütze. Ob jene beiden Breitseiten der „Nymphé“ getroffen haben, wissen wir nicht, man hat es nie erfahren. Die Tat aber war kühn und geschickt ausgeführt, sie machte dem Kommandanten und der Besatzung alle Ehre.

Im weiteren Verlaufe des Deutsch-französischen Krieges schickte man unter dem Kommando desselben Kapitäns, Weikmann, die Korvette „Augusta“ in den Atlantischen Ozean, an die Küsten Frankreichs, um dort französische oder andere Handelsschiffe abzufangen, die etwa Proviant und Munition in französische Häfen brächten. Diese Zufuhren von Übersee her waren den zulande von den Deutschen bedrängten Franzosen nämlich überaus nützlich und stärkten ihre Widerstandskraft und Ausdauer. Natürlich war ein einziges deutsches Schiff für die gründliche Ausübung dieser Tätigkeit lange nicht ausreichend. Hätte Deutschland damals eine tüchtige große Flotte gehabt, so würde man den Fran-

zogen durch gründliche Abschneidung ihrer Zufuhren von Übersee her viel Schaden getan und ihre Widerstandskraft sehr erheblich geschwächt haben. So mußte man sich mit der Vernichtung einiger Schiffe begnügen, während zwei andere französische Kauffahrer, die Mehl und Getreide für französische Landtruppen führten, als „gute Preise“ erklärt, in Beschlagnahme genommen und mit einigen deutschen Matrosen und je einem Seekadetten als Führer dazu besetzt wurden. Das ist nämlich im Seekriege der Brauch. Hier lag nun die Sache insofern schwierig, als die französische Kriegsflotte tatsächlich in erdrückender Übermacht sich befand und jene Beschlagnahmen eben an den französischen Küsten stattfanden. Der Führer einer solchen Prise, der Seekadett Dühring, begegnete denn auch auf seiner Reise nach der Nordsee einer französischen Kriegskorvette. Dem Kommandanten dieser Korvette schien das andere Schiff, welches ohne Flagge fuhr, verdächtig, und er steuerte darauf los, um einen Offizier zur Untersuchung an Bord zu schicken. Der Führer der Prise, Seekadett Dühring, begriff sehr wohl, daß er in diesem Fall mit seiner Prise verloren sein würde. Er entschloß sich kurz, schickte die französische Besatzung unter Deck, ließ sie dort einsperren, befahl außerdem die französische Flagge zu hissen. Die französische Korvette glaubte nun, sie habe es mit einem harmlosen französischen Kauffahrer zu tun, und der schlaue Seekadett konnte unbehelligt mit seiner Prise passieren. —

Fern von der Heimat aber war es einem deutschen Kommandanten vergönnt, sich im wirklichen Kampfe mit einem überlegenen Feinde zu messen und sich daher das Eiserne Kreuz zu erwerben. Das war das Kanonenboot erster Klasse „Meteor“. Unter dem Kommando des Kapitanleutnants Knorr weilte dieses kleine Fahrzeug seit dem Jahre 1869 in den westindischen Gewässern. Dort sollte es die deutsche Flagge zeigen und zu Ehren bringen, die deutschen Interessen wahren und verteidigen. „Meteor“ war ein kleines Fahrzeug mit nur 63 Mann Besatzung und drei Geschützen mittleren Kalibers. Erst spät erfuhr Knorr die Nachricht vom Beginn des deutsch-französischen Krieges, und zwar in Venezuela. Von dort dampfte er in den Hafen von Havanna. Ganz kurze Zeit nach dem „Meteor“ lief auch der französische Aviso „Bouvet“ dort ein. Die Gegner beschloßen miteinander zu kämpfen, und verständigten einander darüber. Havanna war aber ein neutraler Hafen, auch die Gewässer bis drei Seemeilen von der Küste entfernt befanden sich unter der spanischen Hoheit. Außerhalb dieser Hoheitsgrenze erst durfte, nach den internationalen Bräuchen, gekämpft werden.

„Bouvet“ war größer als „Meteor“, hatte zwanzig Mann Besatzung mehr, eine viel stärkere Maschine und eine etwas stärkere Artillerie. Am 8. November 1870 verließ „Bouvet“ den Hafen, um gemäß der Vereinbarung seinen kleinen deutschen Gegner zu erwarten. Erst vierundzwanzig Stunden später durfte nach den internationalen Bestimmungen der „Meteor“ folgen. Das tat er denn auch, und am 9. November, 1 Uhr nachmittags, verließ er den Hafen von Havanna. Bald sichteten die Gegner einander und fuhren kampfbegierig mit Voll dampf aufeinander los. „Bouvet“ eröffnete das Feuer schon auf die damals große Entfernung von mehreren tausend Metern. „Meteor“ hielt dagegen sein Feuer zurück, weil Kapitänleutnant Knorr der richtigen Meinung war, auf so weite Distanzen werde man doch nichts treffen. Erst auf achthundert Meter fing auch der „Meteor“ an zu schießen. Schnell näherten sich die beiden Schiffe nun einander, als wollten sie aneinander vorbeifahren, da plötzlich machte „Bouvet“ eine schnelle Drehung auf den „Meteor“ los, — er wollte das kleine Kanonenboot mit Voll dampf anrennen, durch die Wucht seiner Masse zum Sinken bringen und in den Fluten des Ozeans begraben. Der „Bouvet“, obgleich, wie wir gesagt, nur wenig stärker armiert als der „Meteor“, war ein viel höheres, mächtigeres Schiff als das kleine deutsche Kanonenboot, und konnte somit auf das Gelingen eines Rammstoßes alles Vertrauen setzen. Immerhin muß man anerkennen, daß der französische Kommandant ein Mann von schnellem Entschluß und von schneidiger Energie war, denn ein solches Rammanöver ist einmal nicht leicht, es erfordert erhebliche Geschicklichkeit, dann ist es aber auch gefährlich, denn selbst der Rammende pflegt meist schwere Beschädigungen davonzutragen. Der Kommandant des „Bouvet“ hatte seine Rechnung ohne den Kapitänleutnant Knorr gemacht. Dieser bemerkte nämlich die Absicht des Franzosen und drehte sein Schiff im letzten Augenblick noch so, daß der Stoß des „Bouvet“ nicht senkrecht die Breitseite des „Meteor“ traf. Es gelang Kapitänleutnant Knorr aber nicht, einen Zusammenstoß gänzlich zu vermeiden, die beiden Schiffe schrapten gleichsam aneinander vorbei und der weitvorspringende Bug des „Bouvet“ und seine Bemannung brachen dem „Meteor“ zwei Masten ab und rissen ihm seine Boote herunter, auch zwei Geschütze wurden durch den Stoß derart verschoben, daß sie zurzeit nicht feuern konnten. Die Franzosen feuerten außerdem mit Gewehren von ihrem hohen Schiffe herunter und verwundeten mehrere Leute der deutschen Besatzung. Die beiden Masten des „Meteor“ fielen über Bord

und das kleine Schiff befand sich eine Zeitlang in einer sehr gefährlichen Lage, zumal der Kommandant befürchtete, die Schiffschraube werde durch das mit den Masten heruntergerissene Tafelwerk behindert und damit außer Betrieb gesetzt werden. Merkwürdigerweise tat „Bouvet“ während dieser kritischen Augenblicke, wo „Meteor“ manövrierunfähig war, absolut nichts; weshalb, hat man nie erfahren. Zweifellos hätte der „Meteor“ mit Sicherheit vernichtet werden können, wenn auf dem „Bouvet“ wirklich alles in Ordnung gewesen ist, was wir, wie gesagt, nicht wissen. Um so besser nutzte Kapitänleutnant Knorr die ihm zur Verfügung stehenden Minuten aus. Er drehte die andere Seite seines Schiffes, deren Kanonen gebrauchsfähig waren, dem „Bouvet“ zu, eröffnete auf nahe Entfernung das Feuer wieder. Das Glück wollte, daß eine Granate einen Kessel des „Bouvet“ traf, so daß dessen Bewegungsfähigkeit nunmehr gelähmt war. Es blieb dem „Bouvet“ nichts anderes übrig, als Segel zu setzen und Serfengeld zu geben. Kapitänleutnant Knorr versuchte den Feind zu verfolgen, da aber kam Tauwerk in die Schraube, das Schiff mußte stoppen, und als die Schraube wieder klar zum Gebrauche war, hatte sich die Entfernung zu sehr vergrößert. Gleich darauf überschritt der „Bouvet“ die Neutralitätsgrenze der spanischen Gewässer und war damit unverleßlich geworden.

Kein Zweifel: das kleine deutsche Kanonenboot mit seinem schneidigen Kommandanten hatte den größeren und schnelleren Gegner besiegt. Die Franzosen haben später den Sieg in Abrede gestellt und behauptet, das Gefecht sei unentschieden verlaufen. Nun ist freilich keines der beiden Schiffe vernichtet worden, — das Entscheidende aber liegt in der Tatsache, daß der „Bouvet“ das Feld räumen mußte, daß seine Maschine nicht mehr benutzt werden konnte, weil jene glückliche Granate des „Meteor“ ihm in den Kessel gedrungen war. Daß der „Meteor“ seinerseits die Verfolgung erst zu spät aufnehmen konnte, lag, wie gesagt, daran, daß seine Schraube durch über Bord gefallenes Tauwerk zeitweise behindert war. Wären die beiden Schiffe einige Seemeilen weiter von der spanischen Küstenhoheitsgrenze entfernt gewesen, so würde ohne jeden Zweifel der „Meteor“ Zeit gehabt haben, den flüchtigen Gegner einzuholen, und seine Vernichtung hätte die Krönung des Sieges gebildet. Der Sieg aber war und ist unbestreitbar.

Der Kommandant, Kapitänleutnant Knorr, außer ihm der Leutnant zur See Bendemann, erhielten das Eiserne Kreuz. Die gleiche hohe Auszeichnung wurde dem Feuerwerksmaaten Schramm zuteil, welcher jenen

glücklichen Schuß abgegeben hatte, der den Kessel des „Bouvet“ außer Gebrauch gesetzt hatte.

Das Gefecht von Havanna war ohne Bedeutung für den Gang des Krieges und ja auch an und für sich von geringer militärischer Bedeutung. Aber es war wieder eine jener kühnen Taten, und zeigte wieder jenes schneidige, todesverachtende Vorgehen, das von Anfang an die Offiziere und Mannschaften der kleinen deutschen Marine ausgezeichnet hatte. Knorr wie Bendemann sind beide im Laufe einer langen und glänzenden Laufbahn Admirale geworden.

Mehr ist über die Rolle der Marine des Norddeutschen Bundes während des großen Krieges nicht zu sagen, leider! Beklagten es schon die Offiziere und Besatzungen, und vor allem auch Prinz Adalbert von Preußen, daß es der Marine nicht möglich gewesen war, wenn nicht an Erfolgen, so doch an Tapferkeit und Todesverachtung mit der sieggekrönten Armee zu wetteifern, so zeigte sich in den folgenden Jahren als ganz besonders bedauerlich und dabei als ungerecht, daß die öffentliche Meinung in Deutschland der deutschen Marine Mangel an Tätigkeit, an Energie und Rührigkeit vorwarf. Nach Jasmund, im Kriege 1864, war die deutsche Marine in Deutschland vielfach überschätzt worden, man glaubte, sie werde in einem kommenden Kriege eine ganz gewaltige Rolle spielen. Daß man es glaubte, war nicht gerechtfertigt, denn eine große Rolle im Kriege zu spielen, dazu war die Marine viel zu schwach. Im Kriege 70 endlich stand die kleine Bundesmarine einem weit überlegenen Feinde gegenüber und war vernünftigerweise auf die Defensiv angewiesen. Die französischen Geschwader ihrerseits scheuten sich, zum Angriffe auf die Häfen und Flußmündungen vorzugehen, auch weil sie glaubten, daß diese stärker verteidigt seien, als es tatsächlich der Fall war. Denken wir heute an die Folgen jener Verkennung der Marine und ihrer Leistungen zurück, so kann man allerdings zweifelhaft werden, ob es nicht besser gewesen wäre, wenn z. B. das Panzergeschwader, das in der Jade lag, rücksichtslos gegen den weit überlegenen Feind zum Angriffe übergegangen wäre. Das klingt vielleicht sonderbar, denn einen Erfolg würde ein solches Verfahren sicherlich nicht gebracht haben, sondern es wären vielleicht 2000 Menschenleben und eine Anzahl brauchbarer Kriegsschiffe vernichtet worden. Dafür hätte aber die Marine ohne Zweifel hohen Ruhm geerntet und im Laufe der nächsten Jahrzehnte wäre viel für ihre Ausgestaltung getan worden. Wie die Dinge nun aber nach dem Kriege lagen, da sagten sich die Leute in Deutschland: „Wir sind jetzt ein

großes, starkes Reich geworden, und dazu hat uns die Armee gemacht. Die Armee hat eine Reihe gewaltiger Schlachten geschlagen und glänzende Siege errufen. Die Flotte hat nichts geleistet, und daß sie nichts geleistet hat, haben wir nicht einmal zu unserem Nachtheile gemerkt; also: wozu braucht Deutschland eine starke Flotte? Hält es seine Armee auf der Höhe, so genügt das vollkommen!“ — Die Folgen dieser Anschauungen sollten sich gar bald zeigen.

Zunächst herrschte natürlich allgemeiner Stolz und Freude darüber, daß die deutschen Stämme und Staaten zu einem mächtigen Deutschen Reiche geeint waren. Der Rohbau des Reichshauses war errichtet worden. Nun hieß es, die Mauern noch weiter befestigen und das Innere wohnlich einrichten. Da war so viel zu tun, so viele Aufgaben und Schwierigkeiten türmten sich auf, daß es kein Wunder war, wenn die Marine zurücktrat.

Aus der Marine des Norddeutschen Bundes wurde die Marine des Deutschen Reiches unter dem Oberbefehle des Deutschen Kaisers. Aus dem Marineministerium wurde die Kaiserliche Admiralität, Prinz Adalbert von Preußen wurde zum Generalinspekteur der Marine ernannt, zur Freude des Seeoffizierkorps. Leider war es dem Prinzen nicht lange mehr vergönnt, auf diesem Posten für seine Marine zu wirken, denn schon zwei Jahre nach dem großen Kriege, im Jahre 1873, weilte er nicht mehr unter den Lebenden. Das war ein schwerer Verlust für die Marine, denn der Prinz war nicht nur ihr unermüdlicher Förderer und Fürsprecher gewesen, sondern sein Wort hatte auch deshalb Gewicht, weil seine Sachkenntnis und Erfahrung unbestritten waren. Prinz Adalbert von Preußen gehört zu den Persönlichkeiten, welche mit der Geschichte und Entwicklung der preußischen Marine unlöslich verknüpft sind, und welche die Marine niemals vergessen wird.

---

## Die Deutsche Reichsmarine unter General v. Stosch.

Zum ersten Chef der Admiralität wurde Generalleutnant von Stosch ernannt, ein Mann, der sich im großen Kriege hoch verdient gemacht hatte und besonders geeignet war, die junge Marine mit allen ihren noch unvollkommenen und unfertigen Einrichtungen innerlich fest zu organisieren und militärische Disziplin in sie hineinzubringen. Es war schwer für die Marine, daß nicht ein Seeoffizier, sondern ein General der Armee ihr an die Spitze gestellt wurde. Man sagte ihr damit, sie sei nicht mündig, sie habe nicht genügend fähige Männer in ihrem Offizierkorps, um sich selbst regieren zu können. Gewiß, es war schwer, und doch war es wohl das richtige. Das Offizierkorps der Marine hatte damals tatsächlich keine Männer, welche gerade über die Erfahrungen und über das Wissen verfügten, welches nötig war, um die Behörden der Marine zu Lande und zur See mit allen ihren inneren Einrichtungen und Notwendigkeiten so fest zu gliedern und zu organisieren, wie es erforderlich war. Die deutsche Armee hatte solche Erfahrungen, und im besonderen General von Stosch war auf dem Gebiete der Organisation ganz besonders befähigt. Stosch war mit Leib und Seele in seiner neuen Stellung und von hohem Verständnisse für die Aufgaben der Marine. Er wollte die Flotte vorwärts bringen, sie größer machen, und stellte in seiner ersten Denkschrift über die Marine den bemerkenswerten Satz auf: „Die Machtentwicklung des Deutschen Reiches hat die im Ausland lebenden Deutschen wieder zu Deutschen gemacht, und sie suchen eine Anlehnung an das Deutsche Reich, von der die Vergangenheit keine Ahnung hatte.“ Die Flotte, das sah Stosch klar ein, konnte und sollte das Bindemittel zwischen der Heimat und den überseeischen Deutschen sein. Außerdem wollte Stosch eine heimische Hochseeflotte haben und sagte, die beste Art der Verteidigung, auch zur See, sei der Angriff: also, eine starke Schlachtschifflotte, eine bedeutende Auslandsflotte, und schließlich kamen dazu die damals ganz neu erfundenen und konstruierten

Torpedoboote. Der aufgestellte Plan forderte bis zum Jahre 1882: vierzehn Panzerschiffe, sieben gepanzerte Monitors (kleine Panzerfahrzeuge), zwei Panzerbatterien, zwanzig Kreuzer, sechs Avisos, achtzehn Kanonenboote, achtundzwanzig Torpedofahrzeuge und fünf Schulschiffe.

Leider ist dieses für die damalige Zeit recht ansehnliche Programm nicht ganz ausgeführt worden, insbesondere blieb man mit den Panzer-



Admiral Albrecht von Stosch.

schiffen im Rückstande. Leugnen läßt sich aber nicht, daß Stosch die Sache der Marine, soweit es ihm möglich war, verständnisvoll und energisch gefördert hat. Ein ganz besonders hervorragendes Verdienst erwarb er sich aber damit, daß er alle Kriegsschiffe, mit allem was dazu gehörte, in Deutschland bauen ließ. Nichts durfte mehr an Kriegsschiffsmaterial im Auslande gefertigt oder gekauft werden. Das war anfangs recht schwierig, denn der deutsche Schiffbau und die Schiffbauindustrie





Groß-Admiral Prinz Heinrich von Preußen.

waren noch sehr unentwickelt. Sie mußten teilweise förmlich gezwungen werden. Andererseits war es für die Marine natürlich ein Risiko, denn wer konnte sagen, ob die Schiffe, mit allem was dazu gehörte, auch

gut und brauchbar ausfallen würden. Tatsächlich ließen auch die ersten, rein deutschen Schiffbauten manches zu wünschen übrig, um so mehr, weil auch die Konstruktionspläne von der deutschen Marinebehörde gemacht worden waren und diese noch keine Erfahrung auf dem schwierigen Gebiete besaß. Das waren sogenannte Kinderkrankheiten, die auch manchmal kostspielig waren, aber eben durchgemacht werden mußten. Stosch hat den Weitblick und die Festigkeit gehabt, die Maßnahme durchzuführen, und dafür wird er immer die höchste Anerkennung verdienen.

In jenem Jahrzehnte, vom Anfang der siebziger bis zum Anfang der achtziger Jahre, herrschte nicht nur im inneren Dienstbetriebe der Marine eine überaus rege und angespannte Tätigkeit, sondern besonders wurden alle auch nur irgendwie verfügbaren Kriegsschiffe im Auslande für die Vertretung deutscher Ehre und deutscher Interessen verwandt. Der große Kanzler, Fürst Bismarck, wußte gerade diese Seite des Wertes der Marine wohl zu schätzen und nutzte die Flotte in einer Weise dazu aus, wie man es früher noch nicht kennen gelernt hatte. Sei es in Samoa oder in der Republik Haiti oder an den Küsten des Staates Kolumbia, — überall erschien die deutsche Flagge, sobald es not tat, überall griffen die deutschen Kommandanten schneidig und entschlossen ein. In einem Punkte freilich verstand Fürst Bismarck keinen Spaß: die Kommandanten der deutschen Schiffe durften die ihnen von der Regierung gewordenen Weisungen nicht überschreiten und ohne besonderen Befehl nie so handeln, daß auf den politischen Stand der Dinge Einfluß geübt wurde. Diese Erfahrung mußte auch der ausgezeichnete Seeoffizier, Kapitän z. S. Reinhold Werner, machen, als er 1873 während einer Revolution an den spanischen Küsten weilte. Er nahm auf eigene Faust den spanischen Rebellenführer, General Contreras, gefangen, weil dieser die Absicht hatte, eine spanische Stadt zu bombardieren, und beschlagnahmte außerdem die beiden Schiffe der Rebellen; alles natürlich nur, um die deutschen Interessen in Spanien zu schützen. Fürst Bismarck fand aber, der schneidige Kapitän habe sich unbefugterweise in innere Angelegenheiten Spaniens gemischt, und veranlaßte, daß er abberufen wurde. Vielleicht hätte jeder andere Kommandant ebenso gehandelt, denn wenn man mitten in einer Sache darinnen steht, sieht sie anders aus, als wenn man sie von außen aus der Ferne betrachtet. Dem Kapitän Werner, der von einem Kriegsgerichte freigesprochen wurde, schadete diese Angelegenheit übrigens nichts; er gelangte nachher zu den höchsten Stellen der Marinelaufbahn.

Das Jahr 1877 brachte ein für die Marine wichtiges und erfreuliches Ereignis: Prinz Heinrich von Preußen, der Bruder unseres jetzigen Kaisers, trat als Kadett in die Marine ein. Das war gewissermaßen ein Zeichen und ein Zeugnis, daß der innere und äußere Wert der Marinelaufbahn dem der Armeelaufbahn gleich geachtet wurde. Noch nie vorher war ein königlicher Prinz in die deutsche oder preußische Marine eingetreten, um die Seeoffizierslaufbahn von der Pike auf durchzumachen. Prinz Adalbert von Preußen, so sehr er sich auch mit der Marine verbunden fühlte, war doch nicht aus ihr hervorgegangen. Sie war vielmehr, zu einem großen Teile jedenfalls, eben von ihm gemacht worden. Über den Eintritt des Prinzen Heinrich von Preußen herrschte deshalb auch große Freude in der Marine, und nicht nur in ihr, sondern auch im deutschen Volke erblickte man darin ein Zeichen dafür, daß der Kaiser und die Regierung aus der Marine etwas Größeres zu machen beabsichtigten, als sie damals darstellte. Prinz Heinrich machte den Dienst und die Reisen während der ersten Jahre genau so durch, wie jeder andere Seekadett und Offizier. Besonders als Kadett und Seekadett ist ihm keine Härte des damals außerordentlich strengen und anstrengenden Dienstes erspart geblieben. Der Prinz hat von Anfang an alles freudig und gewissenhaft durchgemacht, und wenn er heute Generalinspekteur der Marine ist, so wird jeder, der seine Laufbahn kennt, sagen müssen, daß es keinen Admiral gibt, der größere und längere praktische Erfahrung im Seedienste besitzt, als er.

Reichlich ein Jahr nach diesem so erfreulichen Ereignisse wurde die Marine von einem schweren und traurigen Unglück betroffen. Es war im Sommer 1879, als die drei Panzerschiffe „König Wilhelm“, „Preußen“ und „Großer Kurfürst“ in der Nordsee durch den Ärmelkanal dampften, um eine Übungsfahrt nach Gibraltar und wieder zurück zu machen. Das Wetter war schön, die See glatt und ruhig. Der Geschwaderchef, Konteradmiral Batsch, befand sich auf seinem Flaggschiffe „König Wilhelm“. Einige hundert Meter hinter ihm fuhr die „Preußen“ und seitlich neben der „Preußen“, also schräg hinter dem „König Wilhelm“, dampfte die Panzerfregatte „Großer Kurfürst“. Da der Kurs des Geschwaders den zweier Segelschiffe, die in der Windstille trieben, kreuzte, so mußte das Geschwader ausweichen. Es ist international gesetzliche Regel, wie beiläufig bemerkt sein mag, daß jedes Dampfschiff jedem Segelschiff immer ausweichen muß. Man kann diese Regel nur natürlich und gerecht finden, denn das Dampfschiff hat seine Kraft und Steuerfähigkeit in sich

sigen, das Segelschiff erhält sie von außen, nämlich dadurch, daß der Wind in die Segel bläst und das Schiff in Bewegung setzt. Das Segelschiff ist somit auch durch die Richtung des Windes gebunden und bei Windstille vollkommen steuerlos und hilflos, während das Dampfschiff unabhängig vom Winde seine Richtung und Geschwindigkeit ändern kann, wie es will, solange seine Maschine und sein Steuerruder in Ordnung sind. —

Bei diesem Ausweichemanöver nun war es die Aufgabe des Panzergeschwaders, zunächst soweit vom alten Kurse abzudrehen, daß man gut an den beiden Segelfahrzeugen vorbeikam, und dann wieder auf den alten Kurs zurückzudrehen, um in die alte Marschrichtung wieder zu gelangen. Bei diesem Zurückdrehen nun ist auf dem „König Wilhelm“ ein Fehler beim Legen des Steuerruders begangen worden oder das Schiff gehorchte dem Ruder nicht, genug, der „König Wilhelm“ drehte mit seinem mächtigen Bug nach der Breitseite des „Großer Kurfürst“ hin, der nur ungefähr hundert Meter von „König Wilhelm“ entfernt dampfte. Hundert Meter sind aber bei ziemlich schnell dampfenden Schiffen nur eine kleine Entfernung und in sehr kurzer Zeit zurückgelegt. Der Kommandant des „Großer Kurfürst“ erkannte zwar sofort die furchtbare Gefahr, sein Schiff aber gehorchte nicht schnell genug dem Steuerruder und verfügte auch über keine genügend hohe Geschwindigkeit, um innerhalb der wenigen Sekunden, die noch zur Verfügung standen, der Katastrophe ausweichen zu können. Diese trat dann auch ein, obgleich auch auf dem „König Wilhelm“ der Kommandant die Maschine seines Schiffes mit voller Kraft rückwärts dampfen ließ: „König Wilhelm“ traf den „Großer Kurfürst“ in der Breitseite und sein weit vorspringender Rammsporn senkte sich tief in die Weiche des unglücklichen Schiffes. Der Sporn riß ein so gewaltiges Loch in die unter Wasser liegende Schiffseite des „Großer Kurfürst“, daß das Wasser stromweise sich in die Innenräume ergoß und das Schiff sich gleich nach der Seite überlegte. Der Kommandant des „Großer Kurfürst“, Graf von Monts, sah bald, daß nichts mehr zu machen und zu retten war, schon fünfzehn Minuten nach dem Zusammenstoße lag der „Großer Kurfürst“ so weit nach der Seite über, daß das Wasser durch die Batterieporten in das Innere lief. In musterhafter Disziplin und Ruhe stand die Besatzung des Schiffes auf dem Deck angetreten, das Maschinenpersonal aber hatte seinen Posten vor den Kesseln und im Maschinenraume nicht mehr verlassen können, so schnell ging alles. Als das Kommando „Alle Mann aus dem Schiff“

ertönte, konnten diese tapferen Leute sich nicht mehr retten, sondern gingen, bis zum letzten Augenblicke ihre Pflicht tuend, mit dem Schiffe auf den Grund. Im ganzen ertranken 265 Mannschaften und Offiziere, darunter vier Offiziere. Der Kommandant, Graf Monts, wurde, wie die meisten der Schwimmenden, von Booten des „König Wilhelm“ gerettet. Graf Monts wies zunächst alle Rettungsversuche zurück, wurde aber nachher bewußtlos aufgefischt. Die wenigen der Erretteten, die heute noch leben, erinnern sich nur mit Schaudern jener letzten Augenblicke des Unterganges, wo das Schiff, einen ungeheuren Wirbel erzeugend, versank und die Oberfläche der See mit Trümmern, Balken und Hölzern und schwimmenden oder sich mühsam an den Hölzern haltenden Menschen bedeckt war. Jener Wirbel riß viele, die sich schon gerettet glaubten, nach unten. Er riß auch viele Stangen und Hölzer nach unten, die dann nachher vermöge ihrer Schwimmkraft mit großer Gewalt senkrecht an die Oberfläche schossen und dort schwimmende Menschen wie Speere durchbohrten; genug, es war entsetzlich. Ein Offizier kletterte, als das Schiff sich immer mehr nach der Seite überzulegen und zu sinken begann, bis hoch oben in den Mast hinein und blieb dort ruhig sitzen, bis die Mastspitze die Wasseroberfläche beinahe berührte. Dann sprang er ins Wasser und konnte so, genügend weit vom verderblichen Wirbel entfernt, ruhig den rettenden Booten entgegenschwimmen.

Der „König Wilhelm“ war durch die Gewalt des Stoßes ebenfalls schwer verletzt worden, sein Sporn und mit ihm der Vorsteven des Schiffes war gebrochen und die vorderen Abteilungen der Innenräume waren voll Wasser gelaufen. Nur mit Mühe gelang es dem Schiffe, den nächsten englischen Hafen zu erreichen, wo es provisorisch in Stand gesetzt wurde, um dann nach Wilhelmshaven zu dampfen. Zahlreiche englische Fischerboote hatten sich tätig an den Rettungsarbeiten beteiligt. Die aufgefundenen Leichen wurden zu Folkestone, auf englischem Boden, begraben.

Der Untergang des „Großer Kurfürst“ war insofern ein besonders tragisches Unglück für die Marine, als nicht, wie bei der „Amazonen“ und dem „Frauenlob“, die Gewalt der Elemente die Ursache gewesen war. Hier handelte es sich vielmehr um das, was man heute einen Betriebsunfall nennen würde. Über die Schuldfrage ist jahrelang von verschiedenen Kriegsgerichten verhandelt und abgeurteilt worden, und die öffentliche Meinung in Deutschland, ebenso der Kaiser und die Vertreter der Regierung, bestanden darauf, daß ein Schuldiger ermittelt und

bestraft werden müsse. Das ist auch teils geschehen, aber über die eigentlichen und letzten Ursachen des Unglückes ist noch heute ein Schleier gebreitet. Es kommt auch schließlich wenig darauf an, ob und welche Fehler, und auf welchem der Schiffe, gemacht worden sind. Alle taten ihre Pflicht nach bestem Können, und das Irren kann man dem Menschen ebensowenig wie die Unvollkommenheit verbieten. Dazu kam, daß Fahren im Geschwader mit Schiffen, die für damalige Begriffe sehr groß und schwer waren, doch noch einen sehr ungewohnten Dienst bedeutete, für die Kommandanten und Offiziere ebenso wie für die Mannschaften. Man verfügte nur über eine sehr geringe Erfahrung, dazu kam, daß die Schiffe unter sich ungleich waren. Heute würde ein derartiges Unglück aus ähnlichen Ursachen schwerlich mehr vorkommen können. Genug, man kann jenes Unglück beklagen und bedauern, aber die führenden Männer zu verurteilen oder sie deswegen als untüchtig zu bezeichnen, würde ungerecht sein. Höchstens wäre zu sagen, daß der Geschwaderchef angesichts des damaligen Ausbildungsstandes die Schiffe nicht so nahe beieinander hätte fahren lassen dürfen.

Auch rein materiell war der Verlust ein großer, denn der „Großer Kurfürst“ war eines der stärksten und neuesten Schiffe der deutschen Marine, in Deutschland gebaut.

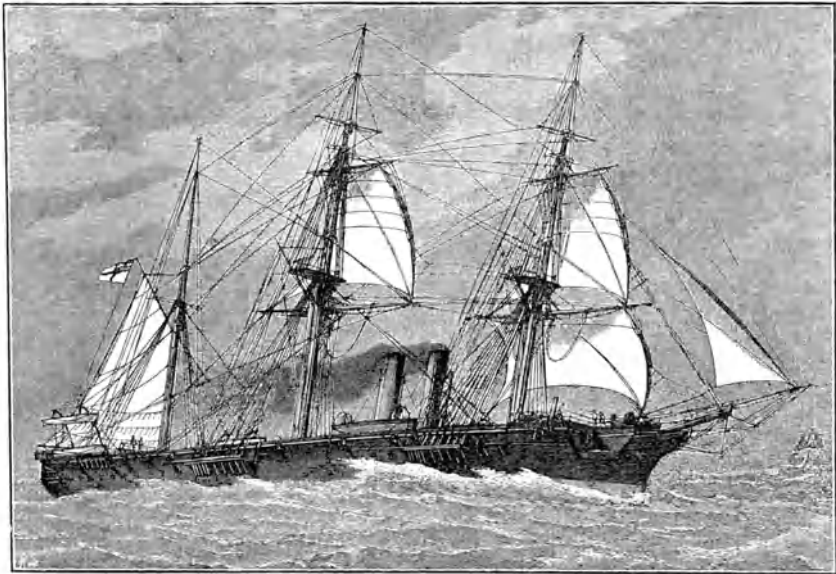
---

## Die Marine unter General v. Caprivi.

Dem General von Stosch folgte im Jahre 1883 als Chef der Admiralität der General von Caprivi. Auch Caprivi war ein ausgezeichneter Offizier, aber er hatte für die eigentlichen Aufgaben der Marine weniger Verständnis als Stosch. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger Stosch meinte Caprivi, die deutsche Marine brauche bis auf weiteres keine großen Panzerschiffe, sondern es sei sogar bedenklich, solche zu bauen, weil man nicht wisse, ob die Panzerschiffe überhaupt noch lange in den Marinen gebraucht würden. Damals, in den achtziger Jahren, war nämlich gerade das Torpedoboot aufgekommen und der sogenannte automobile (selbstbewegliche) Torpedo von einem österreichischen Seeoffizier erfunden worden, also ein Torpedo, der nur ins Wasser geworfen oder durch ein Rohr gestoßen zu werden braucht, um dann mittelst einer eigenen in ihm befindlichen und durch Preßluft getriebenen Maschine außerordentlich schnell, einige Meter unter Wasser sich haltend, auf das feindliche Schiff loszulaufen. Dieser Torpedo hat eine Gestalt ungefähr wie eine Zigarre. Im vordersten Teile, dem sogenannten Kopfe, sitzt die Sprengladung. Trifft er mit der Spitze des Kopfes, also immer ungefähr drei Meter unter Wasser, gegen das Ziel, so entzündet ein Schlagbolzen eine Zündladung, die Zündladung bringt die ganze Schießbaumwollsprengladung des Kopfes zur Explosion, und ein großes Loch wird in die Wand des feindlichen Schiffes geschlagen. Damals lief dieser automobile Torpedo mit Zielsicherheit und genügend hoher Geschwindigkeit nur wenige hundert Meter. Gewaltig hat er sich seitdem aber technisch entwickelt, und heute schießt man ihn, von Torpedobooten wie von großen Schiffen aus, sogar auf Entfernungen von mehreren Kilometern.

Damals war dieser Torpedo also etwas ganz Neues und Erstaunliches. Das Torpedoboot bekam durch ihn mit einem Male eine ungeheure Bedeutung, denn mit den früheren Torpedobooten war man ge-

zwungen, bis unmittelbar an den Feind heranzufahren und dann mit einer langen Stange eine in ein Gefäß eingeschlossene Sprengladung direkt am feindlichen Schiffe zur Explosion zu bringen. Das war eine sehr unsichere und gefährliche Sache. Nunmehr sah man sich aber in der Lage, nicht nur bei Nacht, sondern auch bei Tage die todbringende Waffe des Torpedos gegen Schlachtschiffe zur Verwendung zu bringen, und zwar mit dem für das getroffene Schiff furchtbarsten Erfolge. Man zog daraus weiter den Schluß: wenn ein kleines billiges Torpedoboot,



Kreuzerforvette „Sophie“ (1880).

dessen Mannschaften gut ausgebildet sind, imstande ist, mit einem oder zwei Torpedoschüssen ein großes Panzerschiff mit Hunderten von Mann Besatzung zum Sinken zu bringen, — ja, dann ist es doch viel einleuchtender und viel vernünftiger, wenn man anstatt der Panzerschiffe Torpedoboote baut! Mengen von großen Panzerschiffen, so dachte man in jener Zeit, können sich die ganz großen Flotten Englands und Frankreichs leisten, besonders, weil sie schon viele Panzerschiffe haben und ihre ganzen Marineeinrichtungen, Werften usw. darauf zugeschnitten und daran gewöhnt sind. Die deutsche Marine, das war Caprivis Ansicht, müsse aber ungefümt die günstige Gelegenheit ergreifen und so viel



Torpedoboote wie möglich bauen. Wenn man etwa auch einmal Panzerschiffe für nötig hielt, so sei dazu immer noch Zeit genug, aber nicht bevor die Entwicklung der Technik sich verlangsamt hätte. Damals, in den achtziger Jahren, ging jene Entwicklung aber nach Caprivis Auffassung so schnell, daß ein Schiff eigentlich schon veraltet war, wenn man seinen Bau vollendet hatte.

Was war nun richtig? Weise und richtig wäre gewesen, einerseits viele Torpedoboote schnell zu bauen, andererseits den Ausbau der Schlachtschiffflotte stetig und eifrig fortzusetzen. Unterlassen hätte man dagegen können und sollen den Bau von kleineren Fahrzeugen, wie Panzerkanonenbooten und Panzerfahrzeugen, welche der engeren und engsten Küstenverteidigung zu dienen bestimmt waren. Die übermäßige Sparsamkeit und die Verständnislosigkeit des Reichstages taten ihr übriges, und so wurde in der Zeit der Caprivischen Amtstätigkeit, von 1883 bis 1888, kein einziges Panzerschiff auf Stapel gelegt. Die fertigen veralteten, neues kam nicht hinzu, und so ging es mit der — niemals genügend gewesenenen — Stärke der deutschen Flotte schnell zurück. Mit Sorgen blickten die höheren Seeoffiziere in die Zukunft, denn sie wußten, daß, wenn man eine Küste verteidigen will, man sich das Meer, welches die Küsten bespült, frei und passierbar machen muß. Torpedoboote allein können das ebensowenig wie Küstenverteidigungsschiffe, sondern dazu braucht man vor allem Hochseepanzerschiffe.

Die deutschen Torpedoboote allerdings erlangten bald einen Welt Ruf, und es wird dem Leser von besonderem Interesse sein, zu erfahren, daß der Mann, welcher damals, in den achtziger Jahren, die deutsche Torpedobootswaffe zur ersten der Welt machte, heute der Staatssekretär des Reichsmarineamts ist und hoffentlich noch lange bleiben wird: Großadmiral von Tirpitz. Dieser hervorragende Seeoffizier erkannte damals schon, als Kapitänleutnant und junger Stabsoffizier, eine wie brauchbare Waffe aus dem Torpedoboot entwickelt werden könne. Nach einigen Probebauten gelang es Tirpitz im Vereine mit seinen Technikern, von der heute noch blühenden Schiffbaufirma Schichau Torpedobootstypen herstellen zu lassen, welche für die damalige Zeit vorzüglich waren und alles übertrafen, was bisher an Torpedobooten auf dem Wasser schwamm. Jene kleinen Boote, die zunächst nur ein Duzend Menschen oder weniger an Bord hatten, waren trotzdem so seefähig, daß sie in den schwersten Nordseestürmen ihre Übungen machten, ja, Tirpitz und seine Helfer suchten gerade das schlechteste Wetter und die schwerste See auf, um die Boote

von Grund aus und nach allen Richtungen hin erproben zu können. Es galt alles neu zu schaffen, denn vorhanden war nichts und erprobt war nichts, auch der Torpedo selbst war etwas Neues. Damals schon hat Kapitänleutnant und später Korvettenkapitän Tirpiß Großes, Bahnbrechendes und Dauerndes für die Marine geleistet, und das darf nicht vergessen werden über allen seinen großen späteren Leistungen. Tirpiß hatte einen harten Kampf zunächst mit seinen höheren und höchsten Vorgesetzten zu bestehen, denn diese wollten und waren der Ansicht, daß das Torpedoboot eine Küstenwaffe sei, und nicht mehr. Es sollte, ganz nach den sonstigen Caprivischen Ansichten, dicht an der Küste, in den Flußmündungen und vor den Häfen kreuzen und versuchen, feindlichen Schiffen aufzupassen, die sich annäherten. So machten es die anderen Marinen. Tirpiß sagte aber: nein, im Gegenteil, das Torpedoboot müsse technisch und militärisch so ausgestaltet und ausgebildet werden, daß es die hohe See halten könne. Gerade darin läge sein eigentlicher Wert, und nur so könne die deutsche Torpedobootsflotte eine ganz besondere und einzigartige Wirksamkeit entfalten. Er drang durch, und man muß heute, ein Menschenalter später, den genialen Scharfblick des damals noch jungen Offiziers, auf einem allgemein neuen und unbekanntem Gebiete bewundern. Andere Marinen haben jahrzehntelang Küstentorpedoboote gebaut, und als sie dann schließlich Hochseetorpedoboote bauen wollten, da kostete es sie schweres Lehrgeld; die Franzosen können es heute noch nicht. Die Hunderte von Torpedobooten, welche innerhalb der letzten dreißig Jahre für die deutsche Marine gebaut worden sind, waren und sind stets Hochseeboote gewesen, die kein Wetter und keine See zu scheuen brauchten, noch sie je gescheut haben. Wir kommen hierauf noch später zurück und werden dann sehen, was heute das Torpedoboot leisten soll und leisten kann.

Die deutsche Torpedobootsflotte an und für sich war also eine stolze Errungenschaft. Prinz Heinrich von Preußen, der Ende der achtziger Jahre eine Torpedobootsdivision befehligte, erregte damals in England allgemeines Aufsehen, als er mit seinen Booten, die eines so dicht am anderen fuhren, daß man hätte glauben sollen, sie würden durch Ketten zusammengehalten, über die Nordsee nach der englischen Küste hinüberfuhr. In der deutschen Marine fand man daran gar nichts Besonderes, das war man gewohnt, die hohe See war das Element jener kleinen schwarzen Boote, auf denen es Kommandanten und Mannschaften nichts anfocht, tagelang nicht aus den Kleidern zu kommen und auf warme Kost zu

verzichten, wenn die überbrechenden Seen unmöglich machten, in der Kombüse (Küche) zu kochen.

Was Wunder, wenn auch die Marine und das Seeoffizierkorps von Torpedobootsbegeisterung ergriffen wurden und die Bedeutung der neuen Waffe überschätzten! Nicht lange dauerte es, wie vorgreifend bemerkt werden soll, da gaben die Konstrukteure den großen Schiffen immer höhere Fahrtgeschwindigkeit, so daß damit dem Torpedoboote viele Vorteile verloren gingen. Dann wurden die Schnellfeuergeschütze erfunden, diese furchtbarsten Feinde des Torpedobootes, und die elektrischen Scheinwerfer. Es kamen die kleinen schnellen Kreuzer auf, welche feindliche Torpedoboote fortjagen und vernichten sollten. Die Entwicklung der Waffen steht eben nie still, und wird eine neue Waffe erfunden, so entstehen gleich Abwehreinrichtungen oder noch neuere Waffen, um ihre Wirkung aufzuheben.

So kam es denn, daß man jene Zeit der Entwicklung der deutschen Torpedobootswaffe keineswegs mit reiner Befriedigung betrachten kann, weil keine großen Schiffe gebaut wurden.

Die deutsche Flotte sank immer mehr zu einer kleinen Küstenverteidigungsflotte herab, und ihr ging das verloren, was man heute als Seegeltung bezeichnet: nämlich das Ansehen als einer respektablen Macht auf den Meeren. Was helfen ein paar Schiffe im Auslande, wenn in der Heimat keine Hochseeflotte ist? Und „die Waffe des Schwachen“, wie man das Torpedoboot nannte, konnte auch schon damals den Schwachen nicht stark machen, wenn er nur auf sie angewiesen blieb.

Ungerecht wäre es freilich, dem Chef der Admiralität von Caprivi alles tatsächliche Verdienst abzusprechen. Er organisierte die Marine weiter im Inneren, er war gerecht und wohlwollend, und der ganze Dienstapparat, der, wie wir sehen werden, bei einer Marine ziemlich verwidelt ist, arbeitete mit tadelloser Genauigkeit und Ordnung. Wie gesagt, verkannte Caprivi aber, daß — sozusagen — der Schwerpunkt der Tätigkeit einer Flotte auf der hohen See liegen muß, nicht aber an oder auf der Küste. Für den Seekrieg kommt es darauf an, wer auf dem Meere befehlt und herrscht. Wer das tut, der hat die Küste ohne weiteres mit.

Ein großes und für die deutsche Flotte außerordentliches wichtiges Werk wurde im Jahre 1887 begonnen: der Bau eines Kanales, der die Halbinsel Schleswig-Holstein durchschneidet, mit seinem Ostende in den Kieler Hafen mündet, mit seinem Westende in die Elbe ausläuft. Der

Bau dieses Kanales war schon ein alter Gedanke und Wunsch Bismarcks gewesen. Schon in den sechziger Jahren hat er davon gesprochen. Manche Widerstände aber waren zu besiegen, und so dauerte es bis 1887, bis das Werk in Angriff genommen wurde. Der alte Kaiser Wilhelm I. war es, der persönlich den Grundstein legte und dabei zum letzten Male, ein Jahr vor seinem Tode, sich ein Flottenmanöver vorführen ließ. Es war ein denkwürdiger Tag für die Marine, denkwürdig, weil ihr die Ehre zuteil wurde, vor dem greisen und allverehrten Herrscher zu paradieren, denkwürdig, weil das für sie so ungeheuer bedeutsame Kanalwerk in Angriff genommen wurde, denkwürdig endlich, weil Kaiser Wilhelm an diesem Tage seinen ältesten Enkel, den Prinzen Wilhelm, à la suite des Seebataillons stellte. Freilich wußte die Marine damals noch nicht, wieviel sie dem Prinzen Wilhelm als künftigem Kaiser Wilhelm II. verdanken würde. Früher, als man dachte, sollte eine neue und frohe Zukunft für die Marine zur Wirklichkeit werden.

Auch eine Reihe von Unfällen hatte die Marine in den achtziger Jahren zu verzeichnen. Das ist natürlich, und keine Marine der Welt ist jemals von leichten wie schweren Unglücksfällen frei geblieben. Je mehr Schiffe eine Marine zählt, in je höherem Grade diese Schiffe durch Seefahrten und Übungen in Anspruch genommen werden, desto zahlreicher pflegen auch die Unglücksfälle zu sein. Immer wieder bewahrheitet sich das alte Wort: wo Holz gehauen wird, da fallen Späne. Auf der anderen Seite ist es ja freilich traurig und kann auch tragisch sein, wie wir beim „Großer Kurfürst“ gesehen haben, wenn Menschen, die ihre Pflicht mit Anspannung aller Kräfte tun, sei es durch die Gewalt der Elemente, sei es durch Verkettung unglücklicher Zufälle, dem Tode in die Arme getrieben werden.

1884 ging das kleine Segelschiff „Undine“ an der stürmischen Westküste Jütlands verloren. Tagelang hatte die Brigg bei unsichtigem Wetter und schwerem Sturm in der Nordsee gekreuzt. Es war wegen der Unsichtigkeit der Luft nicht möglich gewesen, festzustellen, wo sich das Schiff befand, und dabei war man zu nahe an die gefährliche Sandküste herangekommen. Das Schiff saß plötzlich fest und sein Schicksal war damit besiegelt. Der Kommandant, Kapitän Cochius, in der Überzeugung, es sei auch für die Besatzung keine Rettung möglich, rief die Mannschaft auf das Achterdeck und brachte drei Hurras auf den Deutschen Kaiser aus, als ein Zeichen, daß deutsche Seeleute vor dem Tode sich im Gedankens an den Allerhöchsten Kriegsherrn vereinigen und dann wie Män-

ner zu sterben wissen. Dieses Mal freilich kam die Rettung doch noch, denn es gelang den hilfreichen dänischen Küstenbewohnern durch Rettungsleinen, die mit einem Raketenapparate hinübergeschossen wurden, die gesamte Besatzung der „Undine“ zu retten, bis auf einen einzigen Mann.

Unheimlich und tragisch dagegen war im Jahre 1885 der Verlust der „Augusta“: das Schiff ging im südatlantischen Ozeane verloren, ohne daß man je etwas wieder von ihm gehört hätte. Nicht einmal ein Überbleibsel, wie seinerzeit von der unglücklichen „Amazone“, ist an irgendeine Küste getrieben worden. Aller Wahrscheinlichkeit nach ist das Schiff mit seiner braven Besatzung einem jener schlimmen Wirbelstürme zum Opfer gefallen.

Die Zeit der achtziger Jahre war für die Marine auch deshalb sehr inhaltreich, weil ihre Auslandschiffe in den Dienst der neuen deutschen Kolonialpolitik gestellt wurden. Bismarck, der große Kanzler, zeigte hier wieder einmal, wie geschickt und schnell er die Mittel der Marine zu gebrauchen und auszunutzen verstand.

---

## Kaiser Wilhelm II. und die Marine.

Was der Kaiser wollte. — Weshalb es noch nicht gelang.

Für die deutsche Marine wird noch in fernster Zukunft das Jahr 1888 als das Jahr gelten, welches ihr bisher immer schwankendes Geschick entschied und ihre Entwicklung in neue Bahnen lenkte. So erschütternd der Heimgang der beiden Kaiser, Wilhelm I. und Friedrich III., in jenem Jahre war, mit welcher Besorgnis viele Vaterlandsfreunde in die Zukunft blickten: für die Marine bedeutete die Thronbesteigung Kaiser Wilhelms II. schon damals, ehe man den neuen Kaiser recht kannte, etwas Außerordentliches und eine große Hoffnung. Man wußte vom Prinzen, daß er seit Jahren leidenschaftlich sich für alles interessierte, was mit dem Seewesen und hauptsächlich was mit der Kriegsmarine zu tun hat. Prinz Wilhelm kannte, ebenso wie sein verstorbener Verwandter, Prinz Adalbert von Preußen, die seegewaltige britische Flotte in allen Einzelheiten ganz genau. Er kannte auch die deutsche Flotte, hatte mit seinem Bruder Heinrich auf Torpedobooten gefahren und dieses wilde und schöne Leben kennen gelernt, er war begeistert für den Segelsport und beschäftigte sich in seinen Mußestunden mit zeichnerischen und malerischen Arbeiten, welche Torpedobootsangriffe, Kriegsschiffstypen usw. darstellten. Prinz Wilhelm hatte, so oft er Gelegenheit fand, mit Seeoffizieren zu sprechen, aus seiner Neigung für das Seewesen niemals ein Hehl gemacht. Sein Interesse ging so weit, und so genau erkannte er eine der Hauptursachen, weshalb es mit der Marine immer noch nicht vorwärts wollte, daß er in Offizierkasinos der Armee persönlich beherrschende Vorträge über die deutsche und fremde Marinen hielt. Als Kaiser hat er später dieses Mittel in viel größerem Umfange und mit unvergleichlichen Erfolgen zum Segen der Flotte anwenden lassen.

Der erste Befehl, den der neue Kaiser an die Marine erließ, zeigte, wie er von ihr dachte. Die folgende Stelle kam in ihm vor:

„Ich habe den hohen Sinn für Ehre und treue Pflichterfüllung kennen gelernt, der in der Marine lebt. Ich weiß, daß jeder bereit ist, mit seinem Leben freudig für die Ehre der deutschen Flagge einzustehen, wo es immer sei. Und so kann ich es in dieser ernstesten Stunde mit voller Zuversicht aussprechen, daß Wir fest und sicher zusammenstehen werden, in guten und in bösen Tagen, im Sturm wie im Sonnenschein, immer eingedenk des Ruhmes des deutschen Vaterlandes und immer bereit,



Arthur Renard, Kiel.

Kaiser Wilhelm läßt sich die Fähnriche zur See vorstellen.

das Herzblut für die Ehre der deutschen Flagge zu geben. Bei solchem Streben wird Gottes Segen mit Uns sein.“

Das hat der Kaiser wahrlich während der nun folgenden fünfundzwanzig Jahre seiner Regierung immer und immer wieder gezeigt, dieses „feste Zusammenstehen in guten und in bösen Tagen“.

Eine der ersten Regierungshandlungen des neuen Kaisers bildete die Erfüllung eines alten großen Wunsches der gesamten Marine, dessen wir schon verschiedentlich Erwähnung getan haben: die Marine wurde für mündig erklärt, indem anstatt eines Generals ein aus dem Seeoffi-

zierkorps hervorgegangener Admiral an die Spitze trat. Zum Chef der Admiralität wurde jener ehemalige Kommandant der gesunkenen Panzerfregatte „Großer Kurfürst“, Graf von Monts, bestellt. Leider starb dieser fähige Offizier und tüchtige Mann schon wenige Monate nachher. Nach seinem Tode änderte der Kaiser die Organisation der obersten Marinebehörden vollkommen. Einen Chef der Admiralität gab es seit dem Herbst 1888 nicht mehr. Die ihm früher zugefallenen Tätigkeitsbereiche wurden nun geteilt, und zwar bekam ein Staatssekretär des Reichsmarineamtes alles, was mit Verwaltung, mit technischen Fragen usw. zusammenhing, während ein kommandierender Admiral, als Chef des Oberkommandos der Marine, alle Kommandoangelegenheiten unter sich hatte, wie z. B. die Schlachtflotte und ihren Dienstbetrieb, kurz, alles, was militärisch war. Diese Organisation ist später verschiedentlich geändert worden, wir brauchen deshalb nicht näher darauf einzugehen und wollen uns in einem späteren Abschnitte begnügen, die heute in Kraft befindliche Organisation kurz zu betrachten. Überhaupt kommt es auf alle diese Einzelheiten nicht gar so viel an, wenn man wissen will, wie die Marine und wie es in ihr aussieht. Die große Hauptsache und der überaus wichtige Umschwung der Änderung von 1888 lag aber, wie gesagt, darin, daß ein Marinefachmann an der Spitze stand und kein Offizier der Armee mehr.

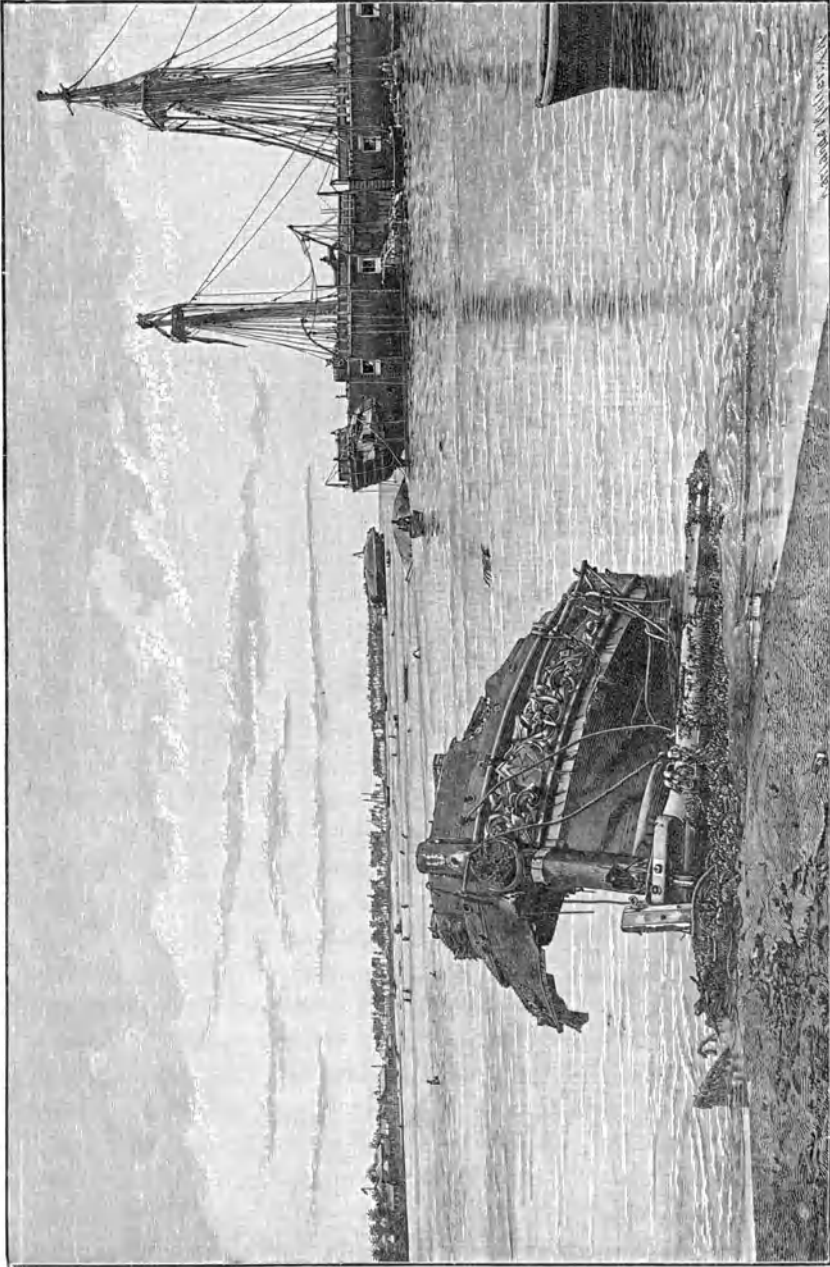
Der Deutsche Kaiser wußte sich eins mit dem Grafen Monts, als dieser, die wenigen Monate seiner Amtsführung benutzend, die sofortige Inangriffnahme des Baues von vier großen hochseefähigen Schlachtschiffen forderte. Kaiser Wilhelm II., mit seinem eindringenden Verständnis für diese Fragen, hatte von Anfang an begriffen, daß der Schwerpunkt einer leistungsfähigen Kriegsflotte auf hoher See liegen muß. Der Reichstag, dem man ja leicht die traurige Wahrheit beweisen konnte, daß und in welchem Maße, bisher die Hochseeflotte vernachlässigt war, bewilligte denn auch die Stapellegung dieser Schiffe. Der Verfasser dieser Schrift erinnert sich noch, wie im Winter 1889 die Offiziere Zeichnungen der neuen Schlachtschiffe den Seefadetten zeigten, sie ihnen freudig erklärten und meinten, endlich bekäme die Marine einmal wieder wirkliche Schiffe, mit denen man auf hoher See fahren könne. Es sei aber auch wirklich hohe Zeit. Das war alles richtig, denn mit den neuesten Panzerschiffen, die vorher entstanden waren, konnte man keinen Staat machen. Die sogenannten Ausfallskorvetten der Sachsenklasse, in der Marine die „Plätteisen“ oder die „Kommisßbrote“ genannt — weil sie so plump



aussehen und waren —, schlingerten schon bei etwas bewegter See dermaßen, daß die Geschütze nicht schießen, geschweige denn treffen konnten. Sie waren außerdem so niedrig gebaut, daß die Wellen fortwährend über das Verdeck schlugen und nach jedem schlechten Wetter große Wassermassen aus den Innenräumen ausgeschöpft werden mußten. Das waren wahrhaftig keine Hochseeschiffe und in der Nähe der Küste ebensowenig zu brauchen, denn nahe der Nordseeküste läuft bei schlechtem Wetter die See ebenso hoch und ist viel gefährlicher, als weit von ihr ab. Dann war da das modernste Panzerschiff die „Oldenburg“, ein ganz kleines Ding, ebenfalls von sehr schlechten Seeeesenschaften. In späteren Jahren mußte diese „Oldenburg“ einmal in das Mittelländische Meer hineinfahren und wäre auf dem Wege dahin beinahe gekentert. Bei den Flottenübungen, die man Anfang der neunziger Jahre abhielt, und wo wahrhaftig überhaupt keine guten und schnellen Schiffe vorhanden waren, mußte man doch immer auf die „Oldenburg“ warten, weil sie nicht so schnell mitkommen konnte. Sie war nicht nur immer das lahme Pferd, sondern ihr ging auch stets zuerst der Atem aus, das heißt, ihr Kohlenvorrat war so klein, daß sie alle paar Tage in den Hafen fahren mußte, um ihre Kohlenbunker wieder zu füllen. Was sollte, was konnte man mit solchen Schiffen im Kriege anfangen?

So begrüßte man es in der Marine mit allgemeinem Aufatmen, als jene vier Schiffe gefordert und bewilligt wurden. Es waren das die Panzerlinienschiffe der Brandenburgklasse. Sie sind in späteren Jahren viel genannt worden, und als sie alt geworden waren, hat man zwei von ihnen an die Türkei verkauft.

Natürlich konnte das nur einen Anfang bilden, und so war es auch gemeint gewesen. Hier zeigte sich aber das Umgekehrte des bekannten Sprichwortes „Aller Anfang ist schwer“. Der Anfang war nämlich leichter als das, was nachkam. Der Deutsche Kaiser wollte eine große und starke Flotte bauen lassen, wie sie den immer mehr wachsenden Bedürfnissen des Deutschen Reiches entspräche. Die Mehrheit des Deutschen Reichstages dagegen fand, daß Deutschland nur eine kleine Flotte brauche, und lehnte während der folgenden Jahre einfach ab, was gefordert wurde, oder jedenfalls immer einen großen Teil davon. Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Admiral Hollmann, kämpfte von Jahr zu Jahr um die Forderungen, die sonst wirklich noch bescheiden genug waren, und Jahr für Jahr mußte er seinem Kaiserlichen Herrn sagen, er sei wieder nicht durchgedrungen. Ohne den Reichstag und dessen



„Trenton.“

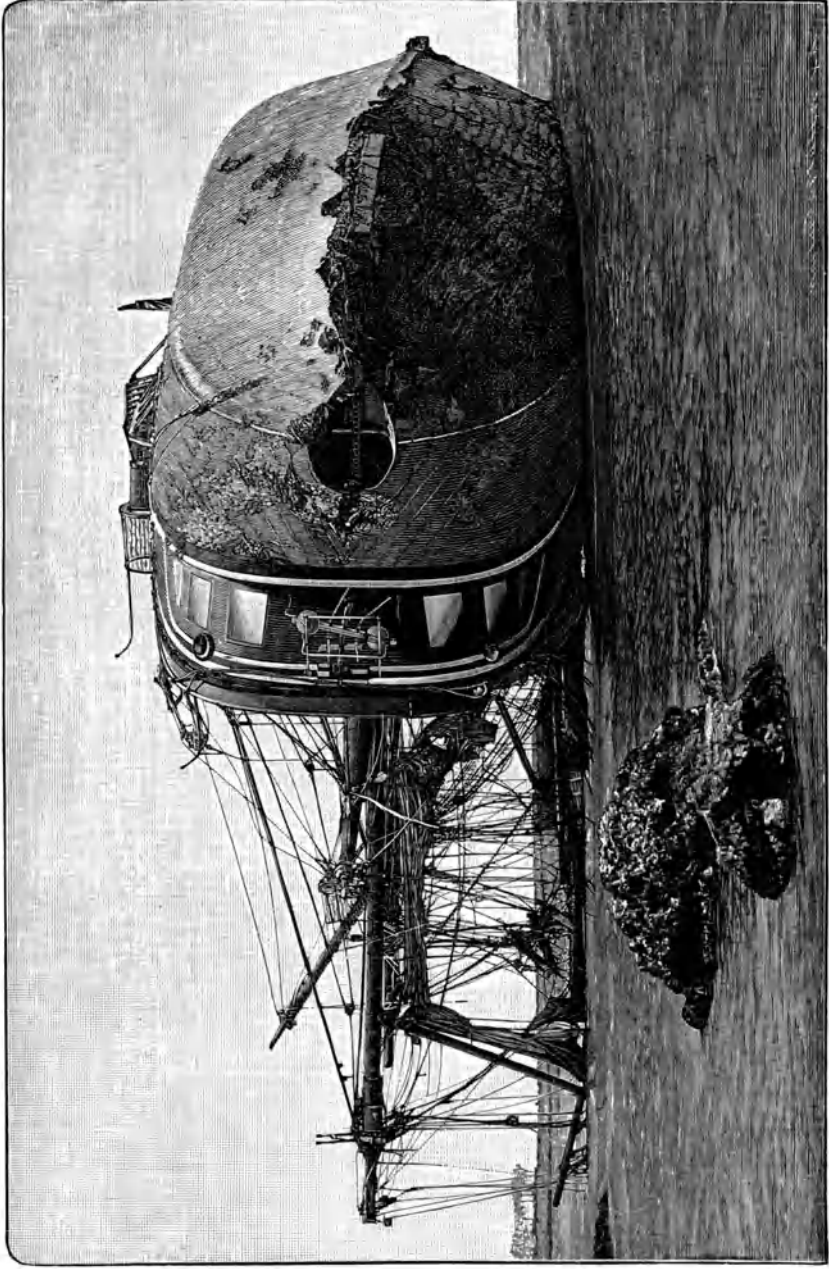
„Adler.“

„Eber.“

Надъ демъ Sturmе auf Samoa. Надъ einer Originalphotographie.

Bewilligung kann man aber keine Kriegsschiffe in Deutschland bauen, weil das Geld, mit dem sie gebaut werden, erst durch die Bewilligung des Reichstages zu beschaffen ist und verfügbar wird. Dieser meist erfolglose Kampf dauerte von 1889 bis 1897.

Eines schweren Unglücksfalles während dieser Zeit muß wiederum gedacht werden. Es war im Frühling des Jahres 1889, da lagen drei deutsche Schiffe, die Kreuzerfregatte „Olga“, die Kanonenboote „Adler“ und „Eber“, in den Gewässern der Samoainselgruppe, und zwar im Hafen von Apia. Während sie da friedlich vor Anker lagen, brach ein furchtbarer Orkan los, dessen Richtung so ungünstig war, daß er in den Hafen hineinwehte. So entstand in dem Hafen eine furchtbare hohe und schwere See, und im Verein mit der gewaltigen Kraft des Windes wurde dieser Druck so stark, daß die Anker der Schiffe nicht mehr hielten, sondern die Schiffe vor ihren Anker trieben, trotzdem sie ihre Maschinen mit voller Kraft gegenangehen ließen. Die Lage wurde dadurch noch gefährlicher, daß außer den drei deutschen Schiffen noch einige andere im Hafen lagen. Der Hafen ist eng und von steilen Korallenriffen umgeben. Die Schiffe wurden hilflos wild durcheinander geworfen, und neben der Gefahr der Strandung wurde die eines Zusammenstoßes untereinander immer größer. Es ist ein Zeichen für die furchtbare Gewalt des Sturmes, daß, obwohl im Hafen und obwohl vor Anker, die Sturzseen stets über die Schiffe hinweggingen. In der ersten Nacht wurde als erstes Opfer ein deutsches Kauffahrteischiff vom Sturme auf einem Korallenriffe zerschmettert. Dann stieß die Korvette „Olga“ mit dem amerikanischen Kriegsschiffe „Mipsic“ zusammen. Unmittelbar darauf wurde der „Eber“ mit seinem hinteren Teile auf das Riff geschleudert. Er blieb einen Augenblick da hängen und kenterte dann. Die ganze Mannschaft ertrank bis auf einen Offizier, einen Deckoffizier und vier Matrosen. Sie gelangten schwimmend ans Land. Kurz darauf wurde der „Adler“ durch eine gewaltige See gegen die „Olga“ geschleudert und beschädigte sie schwer. Den „Adler“ warf eine See wie einen leichten Ball hoch auf das Riff hinaus, wo er auf der Seite liegen blieb. Das war immerhin noch ein Glück, denn auf diese Weise bildete das gekenterte Schiff eine Art Wellenbrecher, und der bei weitem größte Teil der Mannschaft konnte sich ans Land retten. Die amerikanische „Mipsic“ setzte sich mit Absicht auf den Strand und dadurch rettete der Kommandant sein Schiff, die „Dandalia“, ebenfalls ein amerikanisches Kriegsschiff, machte den gleichen Versuch vergebens und versank in den Fluten. Die



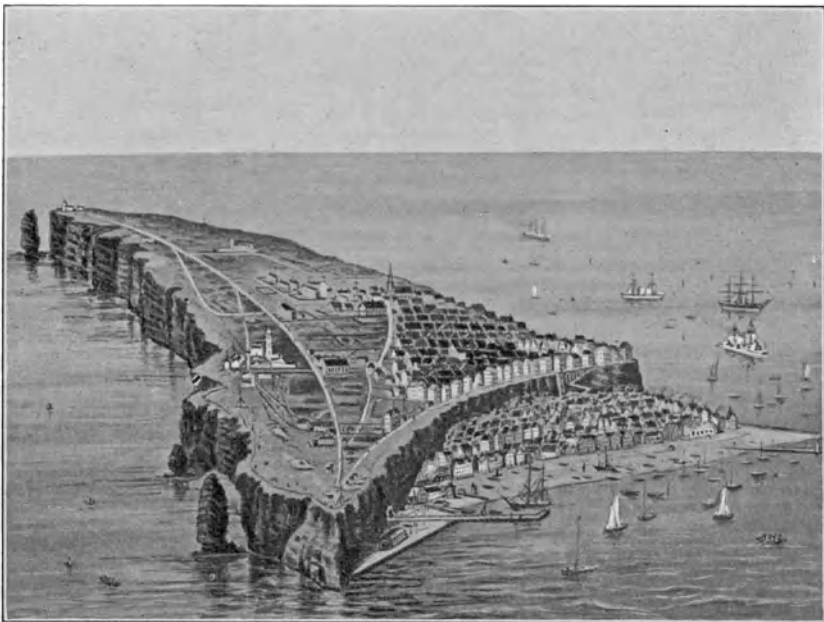
Nach dem Sturm auf Samoa. Kreuzer „Able“ auf dem Korallenriff.

beiden noch allein schwimmenden Schiffe, das amerikanische Kriegsschiff „Trenton“ und die Korvette „Olga“, waren schon mehrmals gegeneinander geschleudert worden und beide schwer beschädigt. Als nun wieder der „Trenton“ sich mit bedrohlichster Gewalt der Korvette „Olga“ näherte, sah der Kommandant nur eine einzige Möglichkeit, sein Schiff dem Untergange zu entziehen: er setzte es mit Aufgebot aller Maschinenkraft an einer weichen, also günstigen Stelle des Ufers auf den Strand. Dadurch wurde die „Olga“ gerettet. Sie wurde später wieder flott gemacht und konnte wohlbehalten nach der Heimat dampfen.

Jener Sturm hatte auf der ganzen Samoagruppe die fürchterlichsten Verheerungen angerichtet. Die deutschen Seeoffiziere wußten nachher viel zu erzählen von jenen fürchterlichen Stunden. Fürchterliche Stunden müssen es in der Tat gewesen sein, als in jenem engen und kleinen Hafen der unbarmherzige Sturm die Wogen immer höher türmte und die Kriegsschiffe wie Spielbälle durcheinander warf, bald das eine vernichtend, bald das andere. Die Luft war so mit Wasserdampf gefüllt, daß man auch bei Tage nur in nächster Nähe die Dinge unterscheiden konnte, das Brüllen der See und des Sturmes war so gewaltig, daß eine Verständigung durch die Stimme, auch in allernächster Nähe, unmöglich war. Die deutschen Seeleute hatten aber wieder einmal gezeigt, daß sie zu kämpfen verstanden, einerlei, ob das Ende dieses Kampfes nun Sieg oder Tod war. Der Deutsche Kaiser war tief erschüttert von diesem furchtbaren Unglück, dessen Kunde in ganz Deutschland Bestürzung und Betrübnis erregte. Es war einer jener „bösen Tage“, von dem der Kaiser in seinem ersten Befehle an die Marine gesprochen hatte, und da machte er sein Wort wahr: „Wir wollen zusammenstehen in guten und in bösen Tagen“. Als Ersatzschiff wurde die neue Korvette „Alexandrine“ nach den Samoainseln entsandt, und als dieses Schiff von Wilhelmshaven abfuhr, ließ der Deutsche Kaiser es sich nicht nehmen, nach Wilhelmshaven zu kommen und das Schiff zu besichtigen. Nachher hielt er im Offizierskajino eine Ansprache, deren hauptsächlichster Inhalt wiedergegeben zu werden verdient:

„Zweitens aber drängt es Mich, mit Ihnen gemeinschaftlich der tapferen Männer zu gedenken, die ein so jäher Tod in Samoa uns entriß. Geteiltes Leid ist halbes Leid! Wackre Männer waren es, und gewiß manchem von Ihnen gute Freunde und Kameraden! Daß sie tapfer waren, hatten wenige Monate eher sie bewiesen! Doch nicht in eitle Klagen wollen wir uns um sie ergehen! Nein! Als Vorbild sollen sie

uns dienen! Nachdem sie siegreich gegen Menschenhand gefochten, fanden sie im mutigen Kampfe gegen die entfesselten Elemente ihren rühmlichen Tod! Gott hat es also gewollt! Auch so starben sie den Tod für Kaiser und Reich! Hier muß Ich an ein schönes Dichterwort denken, das manchem unter Ihnen bekannt sein wird. Als der Admiral Medina-Sidonia gebeugten Hauptes dem Könige von Spanien meldete, daß seine gewaltige ‚Armada‘ vernichtet sei, beruhigt ihn der König und jagt:



Helgoland aus der Vogelschau.

‚Gott ist über uns! Gegen Menschen sandte Ich Euch aus, nicht gegen Wellen und Klippen!‘ So ist es auch hier. Möge einem jeden von Ihnen, der Kommandant ist oder es noch werden wird, das stets gewärtig sein... Der Kommandant, welcher rühmlich im Kampf mit den Elementen sein Schiff verliert oder mit ihm untergeht, stirbt in Meinen Augen gerade ebensolchen Heldentod für das Vaterland, als der Kommandeur, der seinem Regiment voran im Sturm auf die feindliche Stellung, den Degen in der Faust, fällt. Nicht ertrunken sind unsere Kameraden in Samoa oder auf der „Augusta“, sondern gefallen, ihre Pflicht bis

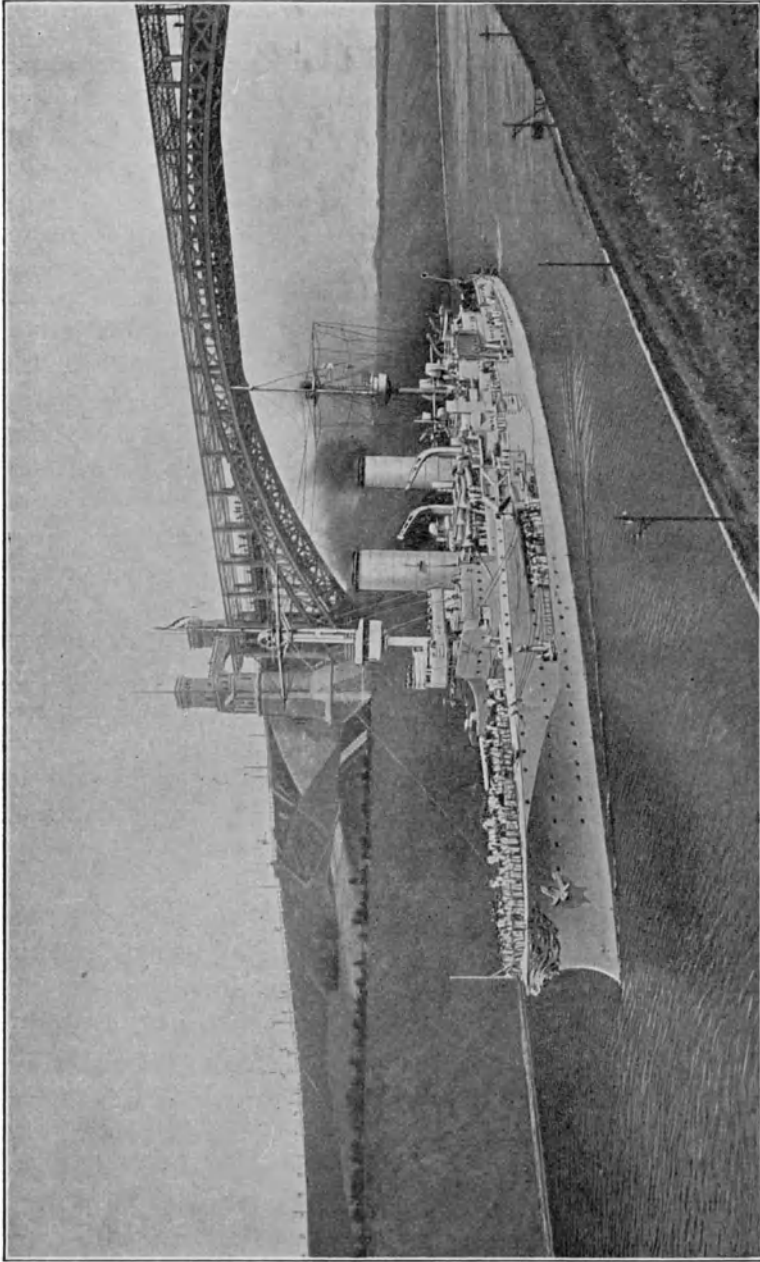
zum letzten Augenblick erfüllend. Nun, meine Herren Kameraden, möge dieses schöne Beispiel, welches jene braven Männer uns gegeben, uns allen jederzeit voranleuchten und uns zum Nachefiern anspornen, und möge der Geist der Hingebung, Disziplin und des todesmutigen Ausharrens, der Meine Marine vor jeder auszeichnet, sich stets in ihr auch ferner so erhalten. Und in diesem Sinne ergreife ich Mein Glas und rufe: „Die deutsche Marine, vor allem ihr braves Offizierkorps, Hurra!“

So verstand der Kaiser, bei aller Würdigung des schweren Verlustes und bei aller Trauer um die Gefallenen, das Seeoffizierkorps mit hoher Zuversicht und Stolz zu erfüllen durch das Vertrauen, welches er ihm schenkte und aussprach und durch die so richtige Feststellung, daß es Grenzen gibt, wo die menschliche Kraft versagt und der Mensch selbst nicht mehr verantwortlich gemacht werden kann.

Das nächste Jahr, 1890, brachte dagegen der Marine, ja auch dem ganzen Deutschen Reiche, einen Erfolg, dessen Größe freilich erst später in vollem Umfange anerkannt und gewürdigt worden ist.

Die Insel Helgoland gehörte damals Großbritannien. Wer sich die Landkarte vorstellt und damit die Lage der Insel, weiß, daß dieses Felseneiland ganz dicht vor den deutschen Flußmündungen liegt und von der Natur offenbar schon geographisch dazu bestimmt ist, zum Deutschen Reiche zu gehören. Die Engländer hatten sich einst dieser Insel, heute vor ungefähr hundert Jahren, bemächtigt, hielten eine Besatzung auf ihr, zuweilen lagen auch englische Schiffe auf der Reede von Helgoland. Damals aber, im Jahre 1890, maß England der Insel eine militärische Wichtigkeit nicht bei und schlug freudig ein, als der Kaiser vorschlug, die Insel solle deutsch werden und England als Gegenwert einen Teil unserer afrikanischen Kolonien erhalten. Der Preis war nicht niedrig, den Deutschland zahlte, aber wenn wir heute die außerordentliche Wichtigkeit der Insel für Deutschland, besonders vom maritimen Standpunkte, uns klar machen, so kann man jenen Handel nicht mehr bedauern. Damals fand man freilich vielfach, und auch nicht mit Unrecht, den Preis reichlich hoch, aber das soll uns heute nicht mehr kümmern.

Im Sommer 1890, als beinahe die gesamte deutsche Flotte vor Helgoland versammelt lag, erfolgte die feierliche Besignahme der Insel durch den Kaiser persönlich. Die Landungskorps der Flotte waren oben auf dem Inselfelsen angetreten, um dem Akte der Besignahme den feierlichen und festlichen Rahmen zu geben. Der Kaiser hielt eine Ansprache,



Arthur Renard, Kiel.  
Großer Kreuzer „Prinz Heinrich“ (1900) im Kaiser-Wilhelm-Kanal bei der alten Levensauer Brücke.



in der er betonte, daß die Insel als Zuwachs zum Deutschen Reiche, ohne Gewalt und ohne Blut, gekommen sei. Die deutsche Flagge wurde geheißt, die englische niedergeholt. Helgoland war deutsch geworden! Wenn heute die Insel Helgoland noch englisch wäre, so würde Großbritannien sie für alle Kolonien der Welt nicht aus der Hand geben. Wir werden in einem späteren Abschnitte sehen, wie ohne den Besitz von Helgoland Deutschland eine wirklich starke Seemacht überhaupt gar nicht werden könnte. In jenem Jahre und noch einige Zeit nachher stand sich das Deutsche Reich politisch gerade besonders gut mit Großbritannien. Die großbritannischen Staatsmänner hofften, Deutschland für ihre Zwecke ausnutzen zu können, und kamen deshalb im Helgolandhandel gern entgegen, zumal sie ja auch, wie gesagt, große Kolonialgebiete erhielten und auf ihre Weise ein gutes Geschäft dabei machten.

Im Jahre 1895 wurde der nunmehr fertiggestellte Nordostseekanal eröffnet und erhielt den Namen: „Kaiser-Wilhelm-Kanal“. Der Kaiser hatte zu dieser Feier alle fremden Seemächte und Staaten aufgefordert, Kriegsschiffe zu entsenden, und so waren in jenen Tagen fünfzig fremde Kriegsschiffe, von im ganzen elf Mächten, im Kieler Hafen verankert. Es war ein buntes, schönes und interessantes Bild.

Der Kaiser-Wilhelm-Kanal ist beinahe hundert Kilometer lang und zieht sich, wie wir vorher schon sagten, von der Unterelbe, bei Brunsbüttel, durch die Halbinsel Schleswig-Holstein hindurch und mündet bei Holtenau in den Kieler Hafen. An beiden Enden waren Doppelschleusen gebaut, die durchschnittliche Wassertiefe im Kanal betrug neun Meter und seine Breite, unten an der Grundfläche oder Sohle, zweiundzwanzig Meter.

Auf jener großen und imposanten Flottenschau, wo alle die fremden Kriegsschiffe waren, konnte man wieder so recht sehen, wie sehr die deutsche Flotte und wie die deutschen Schiffe hinter denen der großen Marinen zurückstanden. Man hatte nur die gerade damals eben fertiggestellten vier Schiffe der Brandenburgklasse, welche mit ihrer schweren Artilleriearmierung überall großes Aufsehen erregte, denn diese übertraf die der meisten fremden Schiffstypen um die Hälfte. Leider war dafür die leichte und mittlere Artillerie auf der Brandenburgklasse nur stiefmütterlich behandelt worden.

Jenes Jahr 1895 ist auch insofern für die Entwicklung der Marine von großer Bedeutung gewesen, als damals der Kaiser begann, in weit höherem Maße als bisher, öffentlich für die Notwendigkeit einer starken

deutschen Flotte einzutreten und zu zeigen, daß und weshalb die Notwendigkeit dazu tatsächlich bestände. Allgemeines Aufsehen in Deutschland erregte es, als der Kaiser in den Januartagen 1895 eine größere Anzahl von Reichstagsabgeordneten zu sich zum Abendessen einlud und, bevor man sich zu Tische setzte, persönlich diesen Abgeordneten einen zwei Stunden dauernden Vortrag über die Marine hielt. Damals hatten gerade interessante Kämpfe der japanischen und chinesischen Flotte gegeneinander stattgefunden. Vieles hatte sich da gezeigt, was besonders für eine werdende Marine, wie die deutsche, von hohem Interesse sein mußte. Kriegsschiffe werden für den Krieg gebaut, und wie sie sich im wirklichen Kampfe bewähren, darauf allein kommt es an. Nur im Kampfe kann man wirklich feststellen, ob sie gut oder schlecht, zweckmäßig oder unzweckmäßig gebaut sind. So hatte sich z. B. in den Kämpfen in den chinesischen Gewässern gezeigt, wie groß, auch bei älterem und schlechterem Material, die Überlegenheit des Linienschiffes über den Kreuzer ist. Wahrscheinlich hat der Deutsche Kaiser die Abgeordneten darauf hauptsächlich hinleiten wollen. Er hielt seinen Vortrag mit großen Wandtafelzeichnungen, Skizzen und Tabellen, und die Abgeordneten konnten nicht umhin, den tief eindringenden Kenntnissen des Monarchen höchste Anerkennung und Bewunderung zu zollen. Aber sie begannen auch einzusehen, daß des Kaisers Vorliebe für die Marine nicht eine flüchtige Laune war, nicht eine einfache Liebhaberei, sondern eine Folge der richtigen und den meisten Deutschen weit vorausseilenden Erkenntnis, daß das Deutsche Reich dringend einer starken Flotte bedürfe.

---

## Die Aufgaben der deutschen Zukunftsflotte.

Ungefähr ein Jahr darauf wurde die fünfundzwanzigjährige Jubelfeier der Errichtung des Deutschen Reiches mit vielen Festlichkeiten in Deutschland begangen. Bei dieser Gelegenheit hielt der Kaiser eine Rede, in der die folgenden Sätze vorkamen:

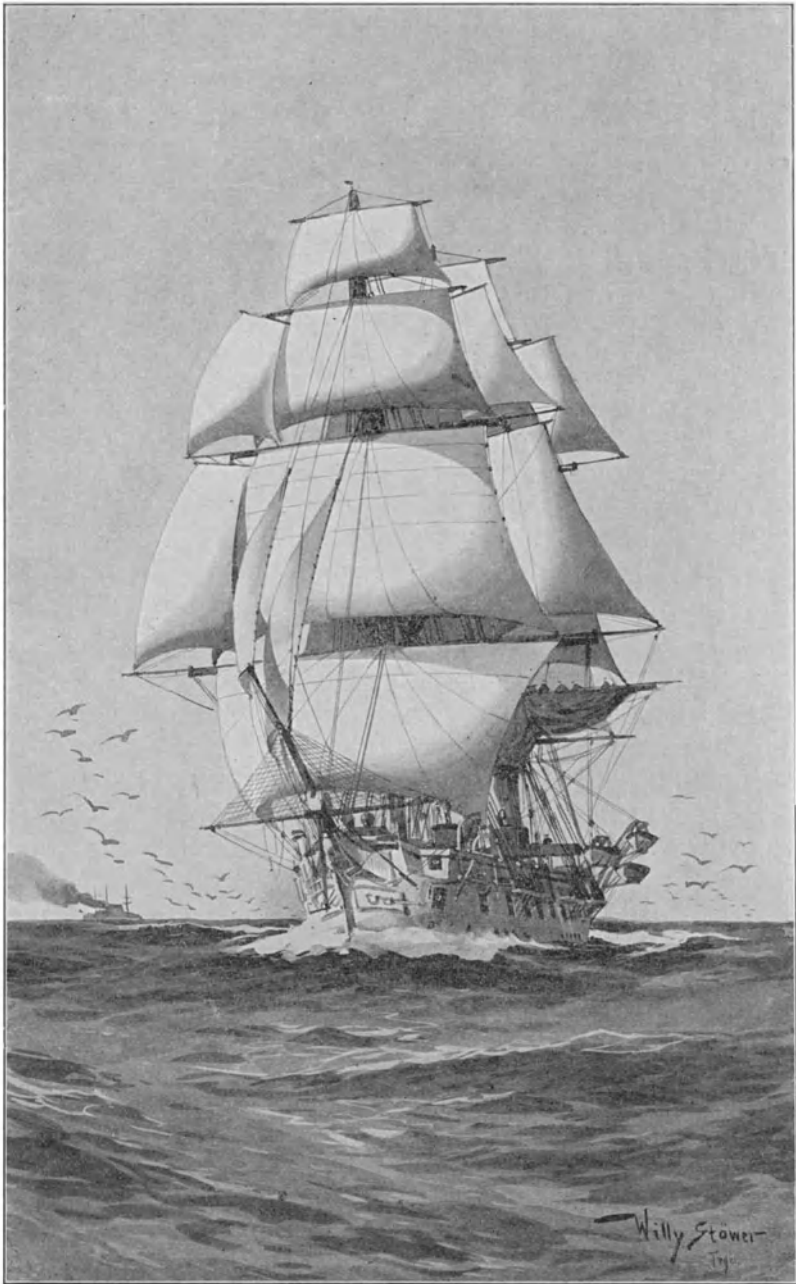
„Das Deutsche Reich ist ein Weltreich geworden. Überall in fernen Teilen der Erde wohnen Tausende unserer Landsleute. Deutsches Wissen, deutsche Güter und deutsche Betriebsamkeit gehen über den Ozean. Nach Tausenden von Millionen beziffern sich die Werte, die Deutschland auf der See fahren hat. An Sie, meine Herren, tritt die ernste Pflicht heran, Mir zu helfen, dieses Deutsche Reich auch fest an unser heimisches zu gliedern.“

Das war ein bedeutamer und in Deutschland vielfach als ganz neu empfundener Gedanke: daß die Flotte das Bindeglied zwischen dem heimischen und dem größeren Deutschland sein müsse. Wenn der Kaiser sagte, daß Deutsche Reich sei ein Weltreich geworden, so meinte er damit natürlich nicht, daß es, wie früher das Römische Reich, auf dem Wege sei, sich einen großen oder den größten Teil der Erde zu unterjochen. Der Kaiser wollte vielmehr sagen, daß einmal das Ansehen des Deutschen Reiches in der ganzen Welt ein großes und gewaltiges ist, ferner, daß der überaus umfangreiche Handel des Deutschen Reiches nach auswärts und nach Übersee hin auf der ganzen Welt Anknüpfungspunkte und Gebiete schaffe, an denen der deutsche Kaufmann, und infolgedessen auch das Deutsche Reich, interessiert ist. „Nach Tausenden von Millionen,“ sagt der Kaiser, „beziffern sich die Werte, die Deutschland auf der See fahren hat.“

Ja, diese deutschen Werte, die auf der See fahren, — wozu fahren sie auf der See? Das müssen wir uns erst einmal klar machen. Es

sind Werte, die entweder aus Deutschland kommen oder nach Deutschland gehen. Aus Deutschland kommen hauptsächlich Fabrikate, mögen es nun Lederwaren, Eisenbahnschienen, elektrische Apparate, Steingut oder irgendwelche andere Waren sein. Immer sind es Dinge, welche die deutsche Industrie hergestellt hat und nun verkauft an Völker und Menschen, die auf der anderen Seite des Meeres wohnen. Diese kaufen die Sachen, weil sie sie brauchen, aber selbst nicht so gut und so billig, oder überhaupt nicht, herstellen können. Wenn nun z. B. in einem Bezirke des ungeheuren chinesischen Reiches irgendein solcher deutscher Industrieartikel von den Chinesen für viele Millionen jährlich gekauft wird, so fließt das Geld dafür der deutschen Industrie zu und kommt indirekt dem Reichtum und Wohlstande des deutschen Volkes zugute. Deshalb sagte ich vorher, daß der deutsche Handel übersee hinaus Gebiete auf allen Teilen des Erdballes schafft, an denen nicht nur der deutsche Kaufmann, sondern auch das Deutsche Reich selbst ein hohes Interesse hat. Diese „Marktgebiete“, — wie man sie nennt, — gehören gewissermaßen auch zu jenem „größeren Deutschland“, von dem der Deutsche Kaiser sprach, obgleich sie unter der Oberhoheit der anderen Länder bleiben und Deutschland nie daran denkt, sie zu erobern oder erobern zu wollen. Wo nun viele Deutsche, die früher über das große Wasser ausgewandert sind, in einem solchen Lande wohnen, da kann die Zusammengehörigkeit natürlich noch viel enger werden. — Von den überseeischen Ländern, umgekehrt, gehen Rohstoffe nach Deutschland, um dort wieder zu Fabrikaten verarbeitet zu werden. Auch dieser Verkehr schafft ein Band, unter Umständen ein sehr festes, zwischen dem Auslande und dem Deutschen Reiche. Beforgt aber wird der überseeische Verkehr durch die Handelsflotte. Auf jedem einzigen nach und von deutschen Häfen kommenden Handelsschiffe sind deutsche Werte aufgespeichert, und das deutsche Handelsschiff selbst ist natürlich auch ein deutscher Wert. In der Welt ist es aber nun einmal so, daß man eines Besitzes nur dann wirklich sicher sein kann, wenn man imstande ist, ihn zu schützen. Innerhalb eines modernen Rechtsstaates ist das nicht nötig, denn da hat man die Gesetzgebung. Diebe, Räuber und Mörder, die sich am Eigentum oder am Leben ihrer Mitmenschen vergehen, werden verfolgt und bestraft, wenn man sie ergriffen hat. Da herrscht also heute Sicherheit, man braucht sein Haus, seinen Acker oder seinen Kaufladen nicht mehr selbst mit der Waffe zu schützen wie früher. Das tut der Staat. Ganz anders ist es aber im Verkehr der verschiedenen Mächte und Na-

tionen untereinander. Jede Nation will so mächtig sein, wie irgend möglich, jede will sich soviel, wie irgend angängig, bereichern. Dieses Streben geht meistens auf Kosten irgendeiner anderen Nation, oder was daselbe ist, einzelner ihrer Angehörigen. In wirtschaftlichen Fragen können auf diese Weise politische Fragen und politische Zwistigkeiten zwischen zwei Nationen entstehen, und schließlich hängt doch alles immer wieder davon ab, welche der beiden die stärkere ist, das heißt, welche als Feind am meisten gefürchtet wird. Die einzelne Nation muß tatsächlich über ihr Eigentum und das ihrer einzelnen Glieder mit den Waffen wachen, denn es gibt keine internationalen Gesetze, die Eigentum, Handel und Wandel ebenso schützen, wie es die Regierung innerhalb eines Staates tut. In der Welt zwischen den Nationen gilt eben nur das älteste Recht der Welt, was eigentlich kein Recht ist: das Recht des Stärkeren. Aus diesen nicht gerade erfreulichen aber leider unanfechtbaren Überlegungen geht wiederum hervor, daß jene Werte, von denen Kaiser Wilhelm sprach, — die sich nach Milliarden Mark beziffern, — wenn sie sicheres deutsches Eigentum sein sollen, auch geschützt werden müssen. Das Deutsche Reich muß imstande sein, sie gegen alle denkbaren Feinde zu schützen. Nun sagte man, wie wir gesehen haben, in Deutschland vielfach nach dem großen Kriege 70: man brauche nichts weiter als eine große starke Armee, denn eine deutsche Flotte sei nicht nötig. Richtig war das schon damals nicht, denn wenn die französische Flotte schneidiger geführt worden wäre, so hätte sie viel Schaden können. Hinzukommt aber, daß um 1870 der überseeische Handel Deutschlands viel geringer war, als in den folgenden Jahrzehnten. Er wuchs gewaltig von Jahr zu Jahr und wächst heute noch immer weiter. Damals, in den neunziger Jahren, als der Kaiser jene Rede hielt, war gerade ein wirtschaftlicher Aufschwung Deutschlands, des deutschen Handels und der deutschen Industrie im Gange, welcher die ganze Welt in Erstaunen setzte. In Deutschland selbst war man sehr stolz darauf, und mit Recht. Der Deutsche Kaiser aber allein war es, der nun die Frage aufwarf und sagte: das sei ja sehr schön und erfreulich, aber was könne das alles helfen, wenn dieser Teil des deutschen Volksvermögens, wenn diese großen deutschen Werte ohne Schutz blieben. Die Armee kann sie nicht schützen. Hätten wir keine Flotte und jetzt wieder einen Krieg mit Frankreich, so würden die Franzosen einfach und mit Leichtigkeit die deutschen Häfen blockieren, so daß kein deutsches Handelsschiff mehr aus ihnen heraus- noch in sie hineinfahren könnte. Dann stockt der Handel,



Früheres Schulschiff bei achterlichem Winde unter vollen Segeln  
Zeichnung von Willy Stöwer.

Milliarden von Werten sind verloren, die deutsche Industrie und der Handel müssen Millionen von Angestellten und Arbeitern entlassen, weil es nichts mehr für sie zu tun gibt, Teuerung und Not treten im Lande ein, Massen von großen Geschäftshäusern und Betrieben machen bankrott und müssen ihre Tätigkeit einstellen. So einfach, wie 1870, wird es also nicht mehr abgehen, selbst wenn unsere Armeen ebenso siegreich wären wie damals. Und wie nun, wenn Deutschland Krieg bekäme mit einer anderen Macht, die es sich, wie Bismarck einmal sagte, zu Lande nicht langem kann? Da wäre man ja ganz ohne Schutzmittel, und ungestraft könnte die Flotte eines überseeischen Landes den ganzen großen blühenden deutschen Seehandel vernichten. Wenige Jahre nach jener Rede Kaiser Wilhelms schrieb eine große englische Zeitschrift: Deutschland sei, weil es keine Flotte habe, das einzige Land, welches England ohne großes Risiko bekämpfen könne. Das war richtig und eine sehr bittere Wahrheit für die Deutschen.

Eine Flotte also, nicht um andere Mächte anzugreifen, nicht um ungerechte Eroberungskriege zu führen, wollte der Kaiser für das Deutsche Reich, sondern eine Flotte, die deutschen Besitz schützen und darüber wachen sollte, daß der Deutsche im Inlande wie im Auslande, wie auf der See die Früchte seines Fleißes und seiner Betriebsamkeit in Sicherheit vor fremdem Angriff und Beeinträchtigung ernten könne. Die deutschen Flottengegner höhnten über die phantastische Flottenliebhaberei des Deutschen Kaisers und meinten, man wolle ihn schon müde machen. Es sei ja ganz unerhört, daß er dem deutschen Volke zumute, außer der großen Armee auch noch eine große Flotte zu halten und zu bezahlen. Das deutsche Volk leide jetzt schon so unter dem Drucke der Steuern, daß es der Verarmung entgegengehe, was für Zustände müßten erst einreißen, wenn eine große Flotte noch mehr Steuern erfordere. Das war sehr kurzichtig, kleinlich und töricht. Ebenso hatten dieselben Männer oder ihre Väter ein Menschenalter früher Widerspruch dagegen erhoben, daß Preußen seine Armee verstärkte. Die Armee wurde aber doch verstärkt, und die Folge war, daß Preußen stark, wohlhabend und mächtig wurde, daß das Deutsche Reich neugeschaffen werden konnte. Um kein Haar anders stand und steht es mit der Flottenfrage, wie wir nachher noch sehen werden. Alle Geldausgaben für die Wehrkraft sind klug und zweckmäßig und machen nachher das Volk wohlhabend; sie belohnen es auf das reichlichste für seine Opfer. Heute weiß die größere Hälfte des deutschen Volkes, wie recht der Deutsche Kaiser damals hatte. Das

ist hoch erfreulich, und wir wollen bestimmt hoffen, daß auch unseren Nachkommen diese patriotische Einsicht niemals fehlen wird. Gerade deswegen aber ist es gut, wenn wir uns erinnern, wieviel schwere Mühe und Kämpfe es gekostet hat, bis die Stimme der patriotischen Besorgnis sich den Deutschen hörbar gemacht, bis der Kaiser die Nation belehrt hatte, mit seinem klaren und richtigen Blicke die Dinge zu sehen.

Mit einer so allgemeinen Erkenntnis war und ist freilich die Sache allein nicht gemacht. Wer begriffen hat, daß der deutsche Seehandel, daß die überseeischen deutschen Interessen genügend geschützt sein müssen, der muß, wenn er nunmehr zur Tat schreiten will, sich die Frage stellen: wie kann und muß dieser Schutz ausgeübt werden? Man wird die Antwort vielleicht sehr einfach finden und sagen: nun, da es sich um Ozeane und andere Meere handelt, so muß man eben Kriegsschiffe bauen. Ganz richtig, aber hier hebt die Schwierigkeit der Frage überhaupt erst an, denn wenn schon jedes Kriegsschiff dem Kriege dient, so ist doch der Krieg so vielseitig, daß man, um allen seinen Anforderungen gerecht zu werden, für jede der großen Sonderaufgaben eben auch besondere Schiffsarten braucht. Wir haben schon vorher verschiedentlich gesehen, wie man Schlachtschiffe unterscheidet und Kreuzer, Hochseeschiffe, Küstenschiffe usw. Nun fragte sich nach jener Periode vergeblicher Reichstagskämpfe der Deutsche Kaiser im Jahre 1896 wiederum, wie jener Schutz, den er als nötig erkannte, ausgeübt werden müsse. Bisher hatte man geglaubt, es werde sich machen lassen: mit einer kleinen Hochseeflotte, einer ganzen Menge von Kreuzern und ebenfalls einer großen Anzahl von Torpedobooten. Dies war besonders der Gedanke des zweiten Staatssekretärs, Admiral Hollmann, gewesen. Die Kreuzer, so meinte er und meinten viele andere, sollten im Kriege auf allen Ozeanen die Handelsschiffe des Feindes auffuchen, verfolgen, gefangennehmen oder vernichten und ihm damit solchen Schaden tun, daß er den Krieg nicht mehr weiterführen könne. Dieser Gedanke ist alt genug und hat viel Verlockendes für sich. Der Kaiser erkannte im Verein mit dem damaligen Kapitän zur See, dann Konteradmiral, Tirpitz, dem späteren und jetzigen Staatssekretär, daß dieser Kreuzerkrieg für Deutschland ganz und gar nicht geeignet wäre.

Stellen wir uns einmal die Lage Deutschlands auf der Landkarte vor, und die Gewässer, die es umgeben. Da sehen wir, daß alle Schiffe, welche in die Ostsee hinein oder aus ihr heraus wollen, die Nordsee passieren müssen, und daß alle Schiffe, die aus Ostsee und Nordsee in die Ozeane hinaus wollen, durch den Ärmelkanal zwischen England und



Frankreich — das ist der nächste Weg — hindurch müssen oder durch den breiteren Meeresarm, welcher Schottland und Norwegen trennt. Es ist nicht sehr schwer für große Flotten, diese Meeresarme so unsicher zu machen, daß deutsche Handelsschiffe nicht mehr durch können. Um so schwerer ist es umgekehrt bei dieser geographischen Lage für deutsche Kreuzer, den Kreuzerkrieg in den Ozeanen gegen die Handelsschiffe des Feindes zu führen. Die Franzosen und Engländer haben das viel besser, denn ihre Häfen liegen direkt am Ozean. Die deutschen Kreuzer können aber schon von der feindlichen Kriegsflotte gehindert werden, aus der Nordsee herauszukommen. Gelingt dieses aber dem einen oder anderen deutschen Kreuzer, so wirft sich die weit schlimmere Frage auf, wie er denn wieder in die deutschen Häfen zurückkommen kann, um sich, wenn es mit seinem Kohlenvorrat zu Ende ist, wieder neu mit Kohlen zu versehen. Auch da haben es andere Flotten viel besser, denn sie besitzen solche Kohlenstationen am Ozeane nicht nur an den eigenen Küsten, sondern sie haben auch überseeische Flottenstationen und Stützpunkte. Besonders Großbritannien besitzt auf der ganzen Welt solche Flottenstützpunkte. Wie mit so vielen Dingen, so ist Deutschland auch hier zu spät gekommen. Hätte man das Deutsche Reich fünfzig Jahre früher schaffen können, so wäre alles günstiger gewesen. Aber heute und schon lange sind viele der besten Dinge auf dem Erdballe schon in den festen Händen anderer Mächte, und dazu gehören vor allem die geeigneten Häfen und Flottenstützpunkte. Kreuzerkrieg läßt sich ohne sie aber nicht führen, jedenfalls nicht auf die Dauer. Die Kreuzer würden, nachdem sie ihren Kohlenvorrat erschöpft hätten, die Beute feindlicher Kriegsschiffe werden, ohne wesentlichen Nutzen bewirkt zu haben.

Wir haben gesehen, wie im Kriege 1870 und vorher, 1864, die kühnen Handstreichs der deutschen Kriegsschiffe ohne jede Wirkung auf den Verlauf des Krieges blieben. Man wird vielleicht antworten: das sei ja ganz natürlich, denn beide Kriege waren in der Hauptsache Landkriege. Nun stellen wir uns aber einmal einen großen Seekrieg vor, den eine andere Macht gegen uns führte. Stellen wir uns weiter vor, es befänden sich auf allen außerheimischen Stationen Deutschlands und an allen Hauptpunkten unserer Kolonialküsten deutsche Kreuzer. Deutsche Kreuzer wären auch auf dem Ozean verteilt, um den deutschen Handel im Kriege zu schützen. Da würde zunächst wieder das alte Übel sich zeigen, daß Deutschland keine überseeischen Stützpunkte besitzt. Nun nehmen wir aber an, der Krieg hätte begonnen, an verschiedenen Stellen

auf fernen Meeren hätten diese deutschen Auslandskreuzer Erfolge gehabt, ja, es wäre ihnen vielleicht gelungen, nach erfolgreicher Beschießung einen englischen Hafen, sagen wir den von Kapstadt, in deutschen Besitz zu bringen. Während dieser Kämpfe auf den fernen Ozeanen hätte aber die englische Schlachtflotte in der Nordsee die gesamte deutsche Flotte vernichtet, die Insel Helgoland erobert, englische Soldaten hätten sich auf der Insel Borkum festgesetzt und die deutschen Küsten würden durch eine drückende Blockade fest eingeschnürt und an allem überseeischen Verkehr gehindert. Deutschland hätte dann gar keine Waffe gegen England mehr. Was hätten in einer solchen Lage die Erfolge der deutschen Kreuzer im Auslande geholfen? Nichts, nicht das geringste! Kehren wir nun einmal die Sache um: Hätten im Auslande und an den kolonialen Küsten die deutschen Kreuzer überall Mißerfolge erlitten, wären sie selbst zum größten Teile vernichtet worden, wären aber andererseits den deutschen Seestreitkräften der Nordsee Erfolge beschieden, so würden wir uns über die Mißerfolge der Auslandskreuzer nicht weiter zu betrüben haben. Sie würden ausgeglichen, und mehr als das, durch den Erfolg in den heimischen Gewässern. Das ist die neue große Wahrheit, die man um die Mitte der neunziger Jahre in Deutschland erkannte: die Hauptsache und der Schwerpunkt unserer Seerüstung im Frieden und unserer Kriegführung im Kriege liegt in den heimischen Gewässern, vor allem in der Nordsee.

So haben wir die Frage: mit welchen Mitteln der Schutz des Handels der Kolonien und der überseeischen Verbindungen erreicht werden, schon in eine bestimmtere Form gebracht. Wir haben erkannt, daß es nichts hilft, Kreuzer auf den Ozeanen zu verteilen, wenn in den heimischen Gewässern nicht die Hauptsache liegt. Ein Weiteres kommt aber hinzu. Der ganze deutsche Seehandel geht von den deutschen Häfen aus und strömt in sie hinein, sie sind seine Quelle und seine Wurzeln. Liegt es da nicht auf der Hand, daß man den Seehandel an seinen Quellen und seiner Wurzel selbst schützt, nicht aber an seinen überozeanischen Verzweigungen? Eine Blockade der Nordsee würde alles ersticken und abschneiden, also eine solche Blockade muß verhindert werden. Wodurch kann sie verhindert werden? Nicht durch außerheimische Kreuzer, nicht durch Küstenpanzerschiffe und Kanonenboote, ja selbst nicht durch Torpedoboote, sondern nur durch eine Hochseeflotte, deren starker Kern aus gepanzerten Einienerschiffen und Schlachtkreuzern besteht. Das war die neue große Wahrheit, und sie wiederum bildete die Grundlage der Flottenpolitik, die

der Deutsche Kaiser vom Jahre 1897 an treiben ließ. 1897, im Sommer, wurde der jetzige Staatssekretär der Marine, Großadmiral von Tirpitz, damals Konteradmiral, zum Staatssekretär des Reichsmarineamts ernannt.

Der Deutsche Kaiser wußte wohl, daß sich mit einem Male nicht alles erreichen läßt. Er hatte von 1888 bis 1895 persönlich in der Stille für die Marine gewirkt. Von 1895 an trat er immer mehr in die Öffentlichkeit, um das deutsche Volk unaufhörlich auf die brennende Notwendigkeit einer starken deutschen Flotte hinzuweisen. Er hatte gesehen, daß es nicht mehr so weiter ging, und daß man nicht vorwärts kam. Die Weltlage mit ihren Veränderungen machte ihm schwere Sorge. Der Kaiser sagte sich: wenn die Deutschen sich nicht beeilen und ungesäumt daran gehen, eine starke deutsche Flotte zu bauen, dann wird ihnen das einmal sehr schlecht bekommen, sie werden es einmal sehr schwer büßen müssen. Der Kaiser wußte auch, daß die anderen Mächte immer eifriger auf den deutschen Handel wurden, sich ärgerten, daß Deutschland Kolonien besaß, und sich sagten, man könne den Deutschen ja bei Gelegenheit einmal sehr schön Handel und Kolonien vernichten und wegnehmen, die Deutschen hätten ja keine Flotte. Eine Flotte kann man aber nicht mehr, wie in früheren Jahrzehnten und Jahrhunderten, in kurzer Zeit bauen und ausrüsten und bemannen, sondern dazu braucht man jetzt Jahrzehnte; das ist die Sache!

---

## Die Marine unter Admiral von Tirpitz.

Im Frühjahr 1897 trat der Staatssekretär Admiral Hollmann von seinem Posten zurück. Hollmann hatte in seinem siebenjährigen aufreibenden Kampfe mit dem Reichstage nicht das Erreichen können, was er wollte, und er sah ein, daß ein weiteres Verbleiben im Amte unmöglich sei. Trotzdem hat er aber für die Marine und in der Marine viel geleistet, ihr Umfang ist während seiner Amtsführung wesentlich gewachsen, sie gewann an Kriegsfertigkeit nach jeder Richtung hin. Es war aber nicht genug, denn die Zeit und die Verhältnisse verlangten Größeres.

Der neue Staatssekretär, Konteradmiral Tirpitz, ist uns schon bekannt als der Organisator der deutschen Torpedobootswaffe aus den achtziger Jahren. Altersgenossen des Admirals haben später von ihm erzählt, schon als ganz junger Offizier habe Tirpitz sich mit Gedanken und Plänen für die Zukunft der Marine beschäftigt, die seinen Altersgenossen noch vollkommen fern lagen. Darüber vernachlässigte er freilich die ihm aufgelegten Dienstaufgaben keineswegs, sondern war immer und überall der Erste und der Tüchtigste. Schon sehr früh kam er in selbständige Stellungen, und was er im kleineren Maßstabe aus der Torpedobootswaffe machte, das mit der Gesamtflotte eines Tages zu erreichen, schwebte ihm unablässig vor. Nun war der Tag gekommen. Aus Ostasien, wo er Chef des Kreuzergeschwaders war, rief ihn der Kaiser auf den Posten des Staatssekretärs. Im Juni 1897 trat er diese Stellung an und im Herbst des gleichen Jahres brachte er eine große Flottenvorlage beim Reichstage ein. Tirpitz verlangte mehr, als Hollmann je verlangt hatte, und vor allem: er verlangte, daß der Reichstag nunmehr aufhöre, jedes Jahr an den Forderungen der Marine herumzufeilschen, bald ein ganzes, bald ein halbes Schiff abzustreichen oder zu bewilligen und der Marine in Dingen Vorschriften zu machen, von deren Bedeutung gerade die

Mehrheit der Reichstagsabgeordneten gar keine Ahnung hatte. Tirpitz verlangte nun, der Reichstag solle ein Gesetz machen: daß die Stärke der deutschen Flotte so und so viele Schlachtschiffe, Kreuzer usw. betragen sollte; daß diese Stärke nach sieben Jahren erreicht werden müsse, also innerhalb dieser sieben Jahre die erforderlichen Gelder zu bewilligen wären, um die an dem Sollbestande der Flotte fehlenden Schiffe und Fahrzeuge zu bauen. Damit aber nicht genug, verlangte die Tirpitz'sche Flottenvorlage ebenfalls, daß der Reichstag in dieses Flottengesetz die Bestimmung aufnähme, daß nach einer bestimmten Anzahl von Jahren, — für Schlachtschiffe fünfundzwanzig Jahre — das Schiff durch ein neues ersetzt werden müsse. Das waren zwei kluge und richtige Bestimmungen, denn auf diese Weise konnte es nicht wieder eintreten, daß der Flottenplan nicht durchgeführt wurde, und daß ein Reichstag, der in einem Jahr bewilligt hatte, im nächsten Jahre oder später auf einmal sagte: die Marine kostet uns zu viel Geld, wir wollen wieder weniger für sie ausgeben, und mehr für irgendwelche andere Dinge. Das war aber nur dadurch möglich, daß ein solches Gesetz vom Reichstage beschlossen wurde. Zuerst meinte man auf diese Vorlage hin, es sei doch ganz unmöglich, sich in die Zukunft zu binden, da doch kein Mensch wisse, was sich ereignen könne. Der Staatssekretär wußte es aber so überzeugend darzulegen, daß die einzige Möglichkeit, eine gute und starke Flotte zu schaffen, in einer gesetzlichen Festlegung bestehe, daß schließlich im Frühjahr 1898 seine Vorlage angenommen und zum Gesetz wurde.

Niemand war froher als Kaiser Wilhelm, denn nun konnte man wirklich anfangen, Hoffnung zu schöpfen. Die Grundlage für die Flotte war geschaffen worden: ein Reichsgesetz kann man nicht umstoßen. In dieser Sicherheit lag der größte Wert des Flottengesetzes von 1898. Sicher dachten der Kaiser und der Staatssekretär damals schon, dieses Gesetz solle nur ein Anfang sein, aber als kluge Politiker sagten sie sich, man müsse eben erst mit dem Anfange anfangen und das übrige werde sich dann schon gelegentlich finden.

Inzwischen war auch in weiteren Kreisen der deutschen Öffentlichkeit die Kenntnis der Marine und der maritimen Dinge gut vorwärts gegangen. Das Beispiel des Kaisers hatte Wunder gewirkt, und Admiral Tirpitz ließ sich angelegen sein, die öffentliche Meinung in Deutschland sachlich, gründlich und umfassend über die Wichtigkeit einer Flotte für Deutschland aufzuklären. Tausende und Abertausende von Deutschen

wurden jetzt mit Erstaunen gewahrt, wie ungeheuer groß schon die „Sec-  
interessen“ des Deutschen Reiches und Volkes seien. Bis dahin hatte  
man sich vielfach eingebildet, daß am deutschen Seehandel eigentlich nur  
ein paar deutsche Hafen- und Handelsstädte, Reedereien und Fabriken  
Interesse hätten. Jetzt erfuhr man an der Hand unwiderleglichen  
Zahlenmaterials, daß an diesem deutschen Seehandel, an der Ausfuhr  
und an der Einfuhr, der Norden wie der Süden Deutschlands, der Osten  
wie der Westen, der Handelsmann wie der Gewerbetreibende und Land-  
mann, der Vermögende wie der Vermögenslose gleichen Anteil hatten.  
War das aber der Fall, dann hatte auch das ganze Deutschland und  
hatten alle Kreise des deutschen Volkes das gleiche brennende Inter-  
esse daran, daß dieser Seehandel ausreichend gesichert würde.

Es war eine starke Bewegung, die damals durch das deutsche Volk  
hindurch ging, eine Bewegung der Vaterlandsliebe, des Opfermutes,  
der vaterländischen Sorge und der Hoffnung, des festen Entschlusses  
endlich, dem Reiche eine Flotte zu geben, ehe es zu spät sei. Unendlich  
viel blieb noch zu tun übrig, denn man fing ja eben erst an. Was  
aber so viel Mut und Zuversicht gab, war das Vertrauen zum Admiral  
Tirpitz. Jetzt hat der Kaiser den rechten Mann gefunden, so hieß es.  
Und dieses Vertrauen sollte nicht getäuscht werden.

In den Jahren 1898/1899, als die deutschen Werften eifrig und  
freudig an den neuen Schiffen bauten und ihre Betriebe nun endlich er-  
weitern konnten, weil das Flottengesetz ihnen Sicherheit gab, daß sie  
auch in Zukunft immer etwas zu bauen haben würden, da übernahmen  
große und unerwartete Weltereignisse es, das deutsche Volk über die  
fürchtbaren Gefahren aufzuklären, die einem Volke drohen, welches zur  
See fährt und dabei seine Kriegsflotte vernachlässigt.

Zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Spanien  
brach ein Krieg aus, und Spanien wurde auf das fürchtbarste zur See  
geschlagen, weil es seine Flotte vernachlässigt hatte. Sie wurde vernichtet  
durch das amerikanische Granatfeuer, und Spanien verlor seine besten  
und größten Kolonien eben deswegen: weil es keine Flotte hatte, um  
diesen Besitz zu verteidigen. Spanien war früher eine Weltmacht, ja,  
es war die erste Weltmacht des Erdballes, ungeheure Reichtümer waren  
aus den spanischen Kolonien in das Mutterland geflossen, und trotz der  
großen Mißwirtschaft allerorten in dem riesigen Reiche war der Wert  
des spanischen Besitzes noch immer ein sehr großer. Die Spanier aber  
hatten schon lange vergessen jene große und schwerwiegende Wahrheit,

daß ungeschützter Besitz kein wirklicher Besitz ist. Sie hatten ihre Flotte herunterkommen lassen und mußten nun die schweren Folgen tragen. Die spanische Niederlage und der Zusammenbruch dieses einst so glänzenden Kolonialreiches machten einen tiefen Eindruck in Deutschland, und unwillkürlich erhob sich die bange Frage: wird es uns nicht einst ähnlich ergehen, wenn unser Besitz und Reichtum auf der See und über der See ungeschützt bleibt und die Gier starker Nebenbuhler reizt?

Man sah ja auch schon unter gewöhnlichen Verhältnissen, wie es allein die Macht ist, vor der man in der Welt Achtung und Respekt hat. Gerade das Jahr 1898 lieferte ein für die Deutschen beschämendes Beispiel. Da waren, wie schon oft, auf der Gruppe der Samoainseln Unruhen unter den Eingebornen entstanden, und Kriegsschiffe verschiedener Nationen, englische, amerikanische und deutsche, waren hingegangen, um Ruhe und Ordnung zu schaffen. Aber nur ein kleiner ungeschützter, für den Kampf wertloser, deutscher Kreuzer lag da. Die Kriegsschiffe der beiden anderen Nationen waren viel größer und stärker. Zähneknirschend mußte der deutsche Kommandant sich gefallen lassen, geringschätzig behandelt zu werden, sich Weisungen geben zu lassen, sich in den Hintergrund drängen zu lassen, obgleich auch starke Interessen von Deutschen dort im Spiele waren. Er konnte nichts dagegen machen, und das Deutsche Reich auch nicht, denn was halfen ihm alle Armeekorps für die Beeinflussung von Ereignissen, die sich jenseits der Ozeane abspielten. Die Schmach von Samoa brannte tief im deutschen Herzen, und dieser scheinbar so unbedeutende Vorgang diente nicht weniger als der spanisch-amerikanische Krieg, die Deutschen zu wecken und sie den Mahnruf verstehen zu lassen: Deutschland braucht eine starke Flotte.

Im selben Jahre passierte in Frankreich das Folgende: Ein unternehmender französischer Kolonialoffizier ließ die französische Flagge an einem Punkte Mittelafrikas, bei Faschoda, hissen. Das Gebiet gehörte niemandem, und der Franzose hatte, vom Standpunkte des kolonialen Eroberers gesehen, vollkommen recht. Da kamen die Engländer und sagten: Wir wollen diese Gegend haben, ihr Franzosen müßt eure Flagge wieder niederholen! — Als Frankreich sich weigerte, dieser Weisung Folge zu leisten, sagte die großbritannische Regierung: gut, wenn ihr nicht wollt, so müßt ihr für das, was ihr behalten wollt, mit uns kämpfen. Mit anderen Worten also: Krieg oder schmachvolles Nachgeben. Frankreich, damals die zweitstärkste Flottenmacht der Welt, war nicht kriegsbereit, man hatte die Seerüstung vernachlässigt. Der fran-

zösischen Regierung sagte der Marineminister, die Flotte könne keinen Krieg führen, und so gab man nach, die französische Flagge wurde in Saschoda niedergeholt. Die Schmach von Saschoda war jahrelang ein geläufiges Wort in Frankreich.

Im Jahre 1899 schließlich führte England einen Krieg mit dem südafrikanischen Volke der Buren, und da sah man, wie es nur seiner ozeanbeherrschenden Flotte die Möglichkeit verdankte, immer wieder neue Truppen über das Meer zu schicken und so schließlich jenen verlustreichen Krieg zu siegreichem Ende zu führen. Auf der andern Seite nahmen die englischen Kreuzer rücksichtslos deutsche Postdampfer in Beschlag und hielten sie unter der unzutreffenden Begründung fest, daß diese Dampfer Konterbande an Bord führten, um die Buren in ihrer Widerstandskraft zu stärken. Gerade dieses Ereignis führte den Deutschen wieder zu Gemüte, wie gefährlich die Schwäche zur See ist. England hätte sicher nicht gewagt, die deutschen Schiffe so zu behandeln, wenn eine starke deutsche Flotte vorhanden gewesen wäre. Im Deutschen Reichstage erklärte der Reichskanzler, daß leider auf diesem Gebiete nicht das Recht, sondern die Macht ausschlaggebend sei.

Gerade damals hatte Admiral Tirpitz eine zweite Flottenvorlage beim Reichstage eingebracht. Der zweite große Schritt wurde getan, ein sehr großer Schritt, denn Tirpitz forderte nicht weniger als die Verdoppelung des Flottenbestandes, welchen das Gesetz von 1898 festgesetzt hatte. Achtunddreißig Linienfahrzeuge (Schlachtschiffe), vierzehn Panzerkreuzer, eine große Anzahl kleiner Kreuzer und Torpedoboote verlangte die neue Vorlage. Ausführlich hatte sie der Staatssekretär in einer Denkschrift begründet. Da las man den Satz: Um den deutschen Seehandel und die deutschen Seeinteressen wirksam zu schützen, gäbe es nur ein einziges Mittel: Deutschland müsse eine Flotte haben, so stark und mächtig und schlagfertig, daß auch die größte Flotte der Welt nicht wagen könne, mit uns anzubinden. Mit andern Worten: die deutsche Flotte sollte keinen Krieg heraufbeschwören oder gar andere Mächte ruflos angreifen, sondern vielmehr die Erhaltung des Friedens sichern, denn wenn keine Macht wagen kann, uns anzugreifen, so bleibt der Friede erhalten, und zwar ein für Deutschland ehrenvoller und nützlicher Friede, darauf kommt es an; und kein Deutscher wird einen schmachvollen Frieden dem Kriege vorziehen. Wir alle wollen viel lieber kämpfen und alles, was wir haben, aufs Spiel setzen, als einen schmachvollen Frieden ertragen.



Diesmal wurde die Vorlage des Admirals Tirpitz mit großer Mehrheit vom Reichstage bewilligt, und der Jubel des deutschen Volkes, so weit es patriotisch und national denkt, begleitete die Bewilligung.

Natürlich konnte eine so große Flotte nicht von heute auf morgen erworben werden, sondern die Ausführung dieses großen Bauprogrammes mußte auf eine sehr lange Reihe von Jahren verteilt werden. Die Verteilung wurde, im großen, so geregelt, daß jedes Jahr drei große Panzerschiffe, zwei kleine Kreuzer und eine Anzahl Torpedoboote auf Stapel gelegt werden sollten. Die Bauzeit für jedes große Schiff beträgt ungefähr drei Jahre, für die kleineren Schiffe zwei Jahre, für die Torpedoboote ungefähr ein Jahr. Das ganze Flottenbauprogramm von 1900 soll um das Jahr 1919 durchgeführt sein. Dann aber arbeitet jene schon erwähnte Bestimmung des Flottengesetzes ganz selbsttätig weiter, daß nach einer bestimmten Anzahl von Jahren jedes Kriegsschiff als veraltet angesehen und ohne weiteres durch ein neues ersetzt werden muß. Hat also die Flotte in Zukunft ihre Sollstärke wirklich erreicht, also daß der Bestand nicht mehr vermehrt zu werden braucht, dann liegt keine Gefahr vor, daß es nun wieder mit der Flotte abwärts gehen könnte. Wie wir später noch darlegen werden, beträgt der Bestand an großen Panzerschiffen, also Linien Schiffen und großen Kreuzern, einundsechzig Schiffe. Nehmen wir an, wie es auch tatsächlich der Fall ist, jedes dieser Schiffe müßte, sobald es zwanzig Jahre alt geworden ist, durch einen Neubau ersetzt werden, so würden jedes Jahr unaufhörlich immer drei große Panzerschiffe auf Stapel gelegt werden müssen, denn dreimal zwanzig macht sechzig. Ebenso ist es mit den Torpedobootten. Die Stärke der Torpedoboote ist auf 144 Boote festgesetzt worden, das ersatzpflichtige Dienstalter jedes Torpedobootes auf zwölf Jahre: also müssen jedes Jahr zwölf Torpedoboote auf Stapel gelegt werden, denn zwölf mal zwölf macht 144. So sehen wir, wie einfach, und dabei wie genial und sicher, durch die wenigen Bestimmungen des Flottengesetzes die Zukunft der deutschen Flotte für alle Zeiten gesichert worden ist.

Im Auslande, und besonders in England, erregten diese deutschen Flottenpläne großes Aufsehen; keine Freude! Man sah einen neuen Nebenbuhler zur See entstehen, man sah, daß Deutschland nicht nur reich und betriebsam zur See sein wollte, sondern auch stark. Zunächst dachte man freilich, die Deutschen wären unpraktische Leute. Sie hätten sich da auf dem Papier einen schönen langen Flottenplan ausgearbeitet, würden ihn aber sicher nie ordentlich durchführen. Unsere britischen

Vettern erkannten aber bald, daß sie sich schwer geirrt hatten, denn Jahr für Jahr wurden die neuen Schiffe programmäßig auf Stapel gelegt und pünktlich fertiggestellt. Neben dem eigentlichen Schiffbau aber ging eine rege Tätigkeit auf dem Lande und in den Kriegshäfen her. Je größer die Flotte wurde, desto mehr Offiziere und Mannschaften mußten eingestellt und ausgebildet werden, desto mehr Kasernen usw. mußte man bauen. Die Werften mit ihren Reparaturwerkstätten, Bauanlagen, Docks und Magazinen mußten ebenfalls gewaltig erweitert und Hunderte von Millionen Mark auch dafür aufgewandt werden. Nötig war ferner Erweiterung und Vertiefung verschiedener Hafeneinfahrten und Fahrwasser, weil die Größe der Schiffe immer mehr wuchs und damit ihr Tiefgang, ihre Breite und Länge.

Zwischen dem Jahre 1901 und 1913 wurden noch drei kleinere Flottenvorlagen vom Staatssekretär des Reichsmarineamtes beim Reichstage eingebracht und samt und sonders mit großer Mehrheit bewilligt. Sie alle bezweckten, jenes große Flottengesetz vom Jahre 1900 in solchen wichtigen Punkten zu ergänzen, die entweder damals nicht berücksichtigt werden konnten, oder durch die technische und militärische Entwicklung der modernen Zeit nötig wurden. Hierzu gehörte hauptsächlich die Vorlage von 1906, welche zum ersten Male Beträge für Unterseeboote forderte, außerdem den Grundsatz aufstellte, daß jedes deutsche Schiff jedem gleichaltrigen fremden der gleichen Klasse zum mindesten gewachsen sein müsse. Es war dies wahrlich ein großer Vertrauensbeweis des Reichstages für den deutschen Staatssekretär. Noch nicht zehn Jahre war es her, daß der Reichstag seinem Vorgänger als bittersten Tadel vorwarf, daß die Schiffe teurer geworden seien, als er anfangs in Aussicht gestellt habe. Damals war man im Reichstage vielfach der Ansicht: wenn das Schiff zu teuer würde, müsse man es eben kleiner bauen, bis die Summe den Wünschen des Reichstages entspräche. Und nun — welche eine Wandlung! — sagte der Reichstag: es kommt nicht auf die Summe an, sondern darauf, daß das Schiff so gut und so stark ist, wie die besten der anderen Mächte, denn wenn wir mit einer von diesen in Krieg geraten, dann müssen unsere Schiffe gleichwertige Waffen sein, keine minderwertigen; wir wollen siegen und nicht verlieren. Wenn wir minderwertige Schiffe bauen, so werfen wir nicht nur das Geld umsonst weg, das für sie ausgegeben worden ist, sondern wir handeln auch gegen unsere vaterländische Pflicht. Die deutschen Offiziere und Mannschaften, die im Kriege für uns alle ihr Leben einsetzen, müssen verlangen, daß wir

ihnen die beste Waffe, also das beste Schiff, in die Hand geben. Diese Rücksichten stehen über allem anderen, und wir haben das Vertrauen zum Staatssekretär des Reichsmarineamtes, daß er einerseits so viel spart wie möglich, andererseits aber dafür sorgt, daß es keine besseren Schiffe gibt als die deutschen! — —

Die innere Geschichte der deutschen Marine während des letzten Jahrzehntes haben wir in ihrer parlamentarischen, politischen und technischen Entwicklung nur sehr kurz streifen können. Wenn wir uns in einem nächsten Abschnitte die Marine betrachten, wie sie ist, wie sie in Krieg und Frieden wirkt und wirken soll, so fällt noch manches Licht auf diese Entwicklung. Gewiß, sie ist noch nicht beendet, aber die gesetzliche Festlegung hat ihr eine feste Grundlage, eine unverrückbare Richtschnur und eine so große Sicherheit gegeben gegen störende Einflüsse und Hindernisse, wie das menschlich und staatlich überhaupt möglich ist.

Als der Deutsche Kaiser seine Regierung antrat, da stand die deutsche Flotte, nach der Gesamttonnenzahl der Schiffe berechnet, an fünfter Stelle unter den Flotten der Welt. Heute, fünfundzwanzig Jahre später, steht sie an zweiter Stelle, und wird nach menschlichem Ermessen an dieser bleiben. Gewiß, es ist noch viel altes, nicht ganz vollwertiges Schiffsmaterial aus früheren Jahrzehnten vorhanden, und manches Jahr wird es noch dauern, bis dieses, dem regelmäßigen Tempo der selbsttätigen Erneuerung folgend, durch vollwertige Schiffe ersetzt worden ist. Auch Rom ist bekanntlich nicht an einem Tage erbaut worden, und so muß man schon Geduld haben. Der zielbewußte Aufbau der deutschen Flotte aber, aus einem kleinen Haufen veralteter Schiffe, aus einem militärischen Nichts zur zweiten Flotte der Welt innerhalb weniger als eines Menschenalters, das ist ein Stück Arbeit und ein Werk, dessen Größe und Schwierigkeit gerade von den alten Marinen England und Frankreich ohne Freude, aber mit Staunen und Bewunderung gewürdigt wird. Niemand hatte geglaubt, daß der Plan des Admirals Tirpitz, vom Jahre 1900, mit seinen nachherigen Ergänzungen wirklich und gut durchgeführt werden würde. Als eine ganz neue, eine große und eine wachsende Macht zur See steht die deutsche Flotte da, wo vor fünfundzwanzig Jahren nichts war. Das Verdienst gebührt in allererster Linie dem Deutschen Kaiser, denn seinem Willen, seiner Kraft der Anregung, seiner Ausdauer und seinem Verständnisse für alle kriegsmaritimen Fragen ist der Erfolg in der Hauptsache zu verdanken. Ohne Kaiser Wilhelm II.



Großadmiral von Tirpitz.

oder einen Kaiser, der genau so geartet wäre, wie er, hätten wir die deutsche Flotte nicht. Er erfaßte den richtigen Augenblick, wo es noch möglich war, ohne zu spät zu kommen. Kaiser Wilhelm wird deshalb in der späteren Geschichte vor allem als derjenige Deutsche Kaiser fortleben, der dem Reiche eine Flotte gab, eine scharfe und schneidige Waffe zum Schutze zur See und übersee gegen neidische und drohende Nebenbuhler.

An zweiter Stelle, in seiner Art aber einzig hoch, steht das Verdienst des Großadmirals von Tirpitz. Wie er nicht ohne den Kaiser sein Werk hätte schaffen können, so hätte Kaiser Wilhelm ohne Tirpitz nicht die Möglichkeit gehabt, sein Ziel zu erreichen, die Idee vom Deutschland zur See, von dem er als Prinz schon geträumt hatte, zu verwirklichen. Die Marine hat während der verhältnismäßig kurzen Zeit ihres Bestehens viele tüchtige Admirale hervorgebracht, keinen Mann aber, der sich an genialer Organisationskraft, an Weite des Blickes, an staatsmännischer und parlamentarischer Befähigung mit dem Großadmiral von Tirpitz vergleichen ließe. Eine spätere Geschichte wird Tirpitz nicht nur als den Mann nennen, der, ein hervorragender Marineoffizier, die Marine über alles Erwarten gefördert habe, sondern sie wird ihn nennen als einen Mann, der einer der hervorragendsten Deutschen seiner Zeit überhaupt war, und dessen Arbeit der Entwicklung und den Geschicken des Deutschen Reiches eine neue Wendung gegeben hat.

Aber noch eins müssen wir feststellen, auch eine ganz neue und hochehrfremliche Erscheinung. Man kann wohl sagen, daß in Deutschland beinahe alle Parteien heute von der Notwendigkeit einer wirklich starken deutschen Flotte durchdrungen sind. Es ist nicht mehr jene unklare, gutgemeinte Begeisterung vom Jahre 1848, sondern es ist auf Einsicht und Erkenntnis gegründete Überzeugung. Viel Mühe hat es gekostet, diesen inneren Umschwung in der Mehrheit des deutschen Volkes hervorzubringen. Es ist aber gelungen, und das Verdienst gebührt wiederum an erster Stelle Kaiser Wilhelm, an zweiter dem Staatssekretär, Großadmiral von Tirpitz.

Überaus verdient gemacht hat sich seitdem der Deutsche Flottenverein.

Ende der neunziger Jahre, in jener Periode zwischen dem ersten und dem zweiten Flottengesetze, wurde der Deutsche Flottenverein gegründet. Ihn muß man immer erwähnen, wenn man über die neuere Entwicklung unserer Marine spricht, denn er hat tatsächlich ganz Außer-

ordentliches geleistet. Von patriotischen Männern gegründet, vom Deutschen Kaiser auf das lebhafteste begrüßt, vom Reichsmarineamte unterstützt, und verständnisvoll die großen Pläne des Staatssekretärs fördernd, so begann der Deutsche Flottenverein seine Laufbahn. Im Laufe der Jahre ist er dann ein gewaltig großer, nationaler Volksverein geworden, dessen Mitglieder nach Hunderttausenden zählen. Der Deutsche Flottenverein hat es während der Jahre seines Bestehens verstanden, eine reiche Saat der Aufklärung auf dem maritimen Gebiete und der Begeisterung in allen Fragen der Flotte und der Weltpolitik auszusäen. Abseits vom Parteigetriebe und über ihm, stellt er ein nationales Bindemittel erster Ordnung dar. Er wacht in steter Sorge und Voraussicht über das Werden unserer Flotte, er weist das deutsche Volk auf die Lücken in der Flottenrüstung und auf die Gelegenheiten hin, bei denen sie sich zeigen. An der Spitze des Flottenvereins steht ein früher um die Entwicklung der Flotte als Chef der Hochseeflotte hochverdienter alter Offizier, der Großadmiral von Koester. Prinz Heinrich von Preußen ist Protektor des Vereins, und eine große Anzahl deutscher Bundesfürsten gehören ihm als Protektoren der einzelnen Landesverbände an. Der deutschen Jugend ist der Flottenverein wohl, zumal durch seine Schülerfahrten an die Wasserkante, bekannt.

## Die deutsche Marine wie sie ist.

### Die Schlachtflotte.

Wie man im Landheere eine ganze Anzahl von Arten verschiedener Soldaten oder, wie es heißt, verschiedener Waffen hat, so ist es auch mit einer Kriegsflotte. Ein vollständiges wohlorganisiertes Landheer weist auf: Infanterie, Artillerie, Kavallerie, Pioniere, außerdem sogenannte Spezialwaffen wie Luftschiffer, Radfahrer usw. usw. Jede dieser Waffen hat ihren ganz bestimmten und besonderen Zweck und ist für ihn geschaffen. Fehlt eine von ihnen in einer Armee, so leidet das Ganze darunter, es ist eine Lücke vorhanden.

Wie steht es nun mit einer Kriegsflotte und im besonderen, wie steht es mit der deutschen Kriegsflotte? Die Frage müssen wir nämlich so stellen, weil sich gerade bei Flotten das alte Sprichwort bewährt: Eines schickt sich nicht für alle. Blicken wir auf den geographischen Atlas, so sehen wir, wie die Länder der verschiedenen Nationen nicht nur an verschiedenen Teilen der Erde liegen, sondern auch verschieden geformt sind. Das eine hat ausgedehnte Küsten, das andere nur kurze Küsten, das eine ist Insel, das andere Festland, das eine liegt am Ozean, das andere an mehr oder minder eingeschlossenen Meeren. Die Küsten des einen werden von tiefen Meeren gespült, die des anderen von verhältnismäßig flachen Gewässern. Das sind alles Dinge, die für die Flottenfrage jedes Landes ebenso wichtig sind, wenn nicht wichtiger, als die Geländebildung auf dem Lande. Zwei Länder, welche durch ein hohes unwegsames Gebirge voneinander getrennt sind, wie Frankreich und Spanien durch die Pyrenäen, oder wie Italien durch die Alpen vom übrigen Europa abgesperrt ist, brauchen nicht so zahlreiche und starke Grenzfestungen, nicht so viele Truppen nahe den Grenzen, wie da, wo die Grenze kein Gebirge und kein Strom, sondern nur eine gedachte Linie ist, wie auf einem Teile der deutsch-französischen und beinahe auf der ganzen deutsch-russischen Grenze.

Wie sieht nun Deutschlands Seegrenze aus? In einem früheren Abschnitte schon haben wir festgestellt, wie die Nordsee beinahe im rechten Winkel in die deutschen Küsten einspringt. Und es ist gerade in diesem Winkel, wo die großen Flußmündungen und Seehäfen sich zusammendrängen, wie vor allem Hamburg und Bremen, neuerdings Emden. In diesem Winkel, nicht weit von jenen Flußmündungen entfernt, liegt die, Gott sei Dank, deutsch gewordene Insel Helgoland. Vorgelagert ist der Nordsee England und Schottland. Wie eine breite Barre sperrt diese gewaltige Insel die deutschen Küsten von den Ozeanen ab und macht aus der Nordsee ein gesondertes Meer. Wären die britischen Inseln nicht da, so würde die Nordsee nicht die Nordsee sein, sondern einfach ein Teil des nordatlantischen Ozeans. Nun liegen sie aber da, und die Ozeane sind für alle deutschen Schiffe, ob sie herein- oder herauslaufen wollen, nur durch den schmalen Ärmelkanal, dessen anderes Ufer man vom einen aus erblicken kann, zugänglich, oder durch den breiteren Meeresarm, der zwischen Schottland und Norwegen nach Norden führt. Dieser letzte Ausweg aus der Nordsee wird aber von der Schifffahrt sehr wenig benutzt, weil er einen großen, kostspieligen und stürmischen Umweg bildet. Die Schiffe wollen ja nicht nach Spitzbergen oder nach dem Nordpol fahren, sondern sie wollen nach den Vereinigten Staaten oder nach Südamerika, nach Afrika, Australien, Indien oder China, und für alle diese Länder ist der Weg durch den Ärmelkanal der kürzeste und bequemste.

Wir haben in den vorigen Abschnitten ebenfalls gesehen, wie ungeheuer wertvoll der deutsche Seehandel, seine Erhaltung und sein Wachsen, für das Deutsche Reich und Volk sind. Ihn zu schützen, vor Schaden zu bewahren, ist der eine große Zweck einer deutschen Flotte. Da nun, wovon wir uns ebenfalls vorher überzeugt haben, dieser Handelschutz nicht durch vereinzelte Kreuzer auf fernen Meeren ausgeübt werden kann, sondern nur durch eine Hochseeflotte, die da auftritt, wo die Hauptmacht des Feindes sich befindet, so ist Deutschland noch mehr als die meisten anderen Mächte darauf angewiesen, vor allem eine starke Hochseeflotte zu haben.

Wie sieht eine Hochseeflotte aus?

Um uns darüber klar zu werden, tun wir am besten, uns die Zusammensetzung derjenigen Flotte näher anzusehen, welche das große deutsche Flottengesetz festgelegt hat, und die sich nunmehr seit bald anderthalb Jahrzehnten im Ausbau befindet. Die Form, die Stärke und



die Gliederung dieser Flotte hat sich im Laufe der Jahre, den veränderten Zeitläuften Rechnung tragend, verschiedentlich geändert. Noch im Jahre 1912 hielt Großadmiral von Tirpitz für notwendig, neue und wichtige Änderungen und Ausgestaltungen Platz greifen zu lassen. Der Deutsche Reichstag schloß sich seinen Auffassungen an und änderte ihnen entsprechend das Flottengesetz. Der wichtigste Teil seines Inhaltes lautet nun wie folgt:

Die Schlachtflotte soll bestehen aus einem Flottenflaggschiff, fünf Geschwadern zu je acht Linien Schiffen, zwölf großen Kreuzern als Aufklärungsschiffen, dreißig kleinen Kreuzern als Aufklärungsschiffen. Die Auslandflotte soll bestehen aus acht großen und zehn kleinen Kreuzern.

Vor allem fällt uns in diesem Sage auf, daß die Linien Schiffe an erster Stelle stehen, auch an Zahl die übrigen Schiffsklassen weit übertreffen. Was ist ein Linien Schiff, und wozu dient es im besonderen? Der Name „Linien“ Schiff ist von uns aus der englischen Marine übernommen. Er bedeutet und bezeichnet ein Schiff, welches in der Linie, nämlich in der Schlachtlinie, kämpfen soll und kämpfen kann. Zu Zeiten der alten Segellinien Schiffe, der Dreidecker und Zweidecker, und wie sie alle heißen, wurden die Seeschlachten schon in zusammenhängender Schlachtordnung geschlagen. Die Schiffe segelten entweder hintereinander oder nebeneinander, also als Längslinie oder Querlinie, — wie der Seemann sagt: als Kiellinie oder Dwarlinie, — je nachdem, wie der Admiral am vorteilhaftesten an den Feind herankommen und die Artilleriekraft seiner Schiffe ausnutzen zu können glaubte. Ein Schiff mußte, um für diese Schlachtlinie tüchtig zu sein, eine sehr große Gefechtsstärke, sehr gute Manövrierfähigkeit, d. h. die Fähigkeit, schnell zu drehen, besitzen und außerdem eine ausreichende Geschwindigkeit. Ein solches Schiff war, wie die Engländer sagten, „fit for the line“ (geeignet, tüchtig für die Linie). Nachdem im vergangenen Jahrhundert die Taktik vielfach eine andere geworden war und die Marinen alle möglichen Schlachtordnungen versucht hatten, ist man nun schon seit Jahrzehnten zu jenen Linien Schlachtordnungen zurückgekommen, und das Linien Schiff hält genau ebenso den ersten Rang inne wie vor 200 Jahren. Und merkwürdig, es werden im großen und ganzen auch beinahe genau dieselben Eigenschaften wie damals vom Linien Schiffe verlangt, nur alle in noch viel höherem Maße als damals.

---

## Etwas Allgemeines über moderne Kriegsschiffe.

Baut man ein großes Panzerschiff, entwerfen die Konstrukteure die Pläne dazu, so nehmen sie sich vor, soviel Kampfkraft wie irgend möglich in diesem Schiffe aufzuspeichern. „Kampfkraft“ bedeutet in erster Linie Kanonen und Torpedos, in zweiter Linie Panzerschutz, in dritter Linie Geschwindigkeit. Bei Kreuzern freilich tritt die Geschwindigkeit an die erste Stelle, danach Artillerie und Panzer.

Was die Geschütze anbetrifft, so ist ein Schiff natürlich am stärksten, wenn es möglichst viele und möglichst leistungsfähige Kanonen an Bord führt. Leistungsfähig sind aber, im militärischen Sinne, die Kanonen, welche auf sehr weite Entfernungen schießen, auch dann sehr genau schießen, und deren Geschosse, wenn sie das Ziel treffen, das feindliche Schiff möglichst schwer verletzen. Es liegt auf der Hand, daß große Kanonen dazu geeigneter sind als kleine, und so sieht man auch, wie in den Marinen während der letzten Jahrzehnte immer größere Geschütze für die Linienschiffe eingeführt werden. Je länger ein Geschützrohr ist, desto genauer schießt das Geschütz und desto länger kann man auch seine Granaten machen. Andererseits ist es aber der Technik nicht möglich, unbegrenzt lange Rohre zu machen, weil sie sich dann im Laufe der Praxis leicht verbiegen und auch sonstige Schäden bekommen und Nachteile zeigen. In Deutschland, wo die Geschützfabrikation auf einer größeren Höhe steht (wir brauchen nur an den weltberühmten Namen Krupp zu denken), als in irgendeinem anderen Lande, hat man sich meist mit etwas geringeren Geschützkalibern begnügt, als andere Marinen. So haben wir viele Jahre lang das 28 Zentimetergeschütz als schwere Artillerie gehabt, als andere Mächte ein 30,5 Zentimeterkaliber hatten, und so hatten wir das 30,5 Zentimetergeschütz nachher noch einige Jahre behalten, als verschiedene andere Flotten bereits zu einem größeren Kaliber übergegangen waren. Natürlich darf man eine derart zurückhal-

tende und abwartende Haltung nicht übertreiben, denn sonst würde man schließlich auf unseren Schiffen Geschütze haben, die nicht so gut wären, wie die der fremden Kriegsschiffe. Auf der anderen Seite ist es aber günstig, wenn man sich mit einem leichteren Kaliber begnügen kann, denn solche Kanonen wiegen mit ihren Lafetten und Türmen weniger als die größeren, so daß man das ersparte Gewicht und den so ersparten Raum dann auf andere Weise für die Kampfkraft des Schiffes nutzbar machen kann. Ein solches großes Kriegsschiff ist überhaupt eine sehr verwickelte Maschine, und es erfordert große Geschicklichkeit, die genauesten Berechnungen und das sorgfältigste Abwägen, damit in dieses Schiffsgefäß, in diesen hohlen Rumpf, alle diejenigen Gewichte, und damit Eigenschaften des Schiffes, auch wirklich hineinkommen, die das Schiff militärisch braucht. Hat der Konstrukteur sich verrechnet, zeigen sich die Gewichte nachher schwerer, als man zunächst angenommen hatte, so sinkt das Schiff tiefer ins Wasser hinein, als berechnet war und wird dadurch ganz oder beinahe unbrauchbar. Genug, der Kriegsschiffbau ist eine äußerst schwierige Kunst, und wenn sich Laien manchmal vorstellen, man könne einem, ihrer Ansicht nach, nicht genügend kampfkraftigen Schiffe hier oder da nachträglich noch ein paar Kanonen „aufsetzen“, so ist das ein großer Irrtum. Einmal fertig, ja einmal im vorgeschrittenen Baustadium befindlich, läßt sich ein großes Kriegsschiff nicht mehr ändern, jedenfalls nicht in irgendwelchen wesentlichen Teilen und Eigenschaften. Man hat häufig, und nicht mit Unrecht, ein Kriegsschiff als ein „Kompromiß“ bezeichnet. Ein Kompromiß bedeutet eine Vereinbarung streitender Parteien, in der jede etwas nachgeben und der andern entgegenkommen muß, damit die Vereinbarung, der Vergleich zustande kommen kann. So ist es genau beim Kriegsschiff und am stärksten ausgeprägt beim Linienschiffe. Alle Kampfeigenschaften wollen soviel wie möglich zu ihrem Rechte kommen und berücksichtigt werden: Artillerie, Panzer, Kessel, Maschinen und Kohlen, ferner die Wohnräume für die Mannschaften und Offiziere, endlich die Rücksichten auf die Seefähigkeit usw. Jedes Zuviel aber, das für den einen dieser Faktoren getan wird, geht auf Kosten der andern, und jedes Zuwenig, was für einen getan wird, beeinträchtigt die Kampfkraft des Schiffes so sehr, daß es fremden Kriegsschiffen seiner Klasse nicht mehr mit Aussicht auf kriegerischen Erfolg entgegentreten kann. Zu allem dem kommt aber die Rücksicht, und es ist das eine zwingende Rücksicht, daß ein solches Schiff, einerlei, ob Linienschiff oder Kreuzer, nur eine bestimmte Summe

kosten und jeweilig nur eine bestimmte Größe erreichen darf. Danach muß der Konstrukteur also unbedingt sich richten, er muß mit dem auskommen, was ihm an Raum und Gewicht und Baukosten zur Verfügung gestellt wird. Der Gang ist im großen der folgende: Das Reichsmarineamt ist sich, bevor die Reichstagsitzungen angefangen haben, an der Hand von Berechnungen und Beobachtungen der Verhältnisse in anderen Marinen darüber klar geworden, wie die Schiffe beschaffen sein müssen, welche es im laufenden Jahre auf Stapel legen will. Größe, Artillerie, Schnelligkeit und alles andere wird genau festgestellt und berechnet. Danach stellt man ebenso genau die Summe fest, die ein solches Schiff kosten wird, und dabei darf man sich nicht irren, denn diese Summe muß ja eben der Deutsche Reichstag bewilligen. Ist das geschehen, so wird der Bau des Schiffes, genau nach den ausgearbeiteten Bauplänen einer Werft, einer kaiserlichen Werft oder einer Privatwerft, übertragen; die Geschütze und Panzerplatten werden bei Krupp bestellt.

Die Größe eines Kriegsschiffes berechnet sich, wie wir vorausschicken müssen, nach Tonnen, und zwar sind es nicht Raumtonnen, wie in der Kauffahrteischiffahrt, sondern Gewichtstonnen, also ein Gewichtmaß. Man liest von einem Kriegsschiff häufig: es habe ein Displacement, eine Wasserverdrängung von soundso viel tausend Tonnen. Das bedeutet, wie wir in der Naturlehre gelernt haben, nichts anderes, als das Gewicht des schwimmenden Schiffes im Wasser: es verdrängt (displaciert), wenn es schwimmt, soundso viele Tonnen Wasser aus ihrer bisherigen Lage, wiegt also ebensoviel, wie dieses verdrängte Wasser. Im kleinen kann man das Experiment sehr leicht in einem beliebigen Wassergefäße oder in einer Badewanne machen. Man füllt das Gefäß genau bis zu einem Abflußrohre mit Wasser und tut dann einen Kasten oder irgendeinen anderen schwimmenden Körper hinein. Der Größe und dem Grade des Einsinkens dieses Körpers entsprechend strömt eine gewisse Wassermenge aus dem Ausgusse heraus. Wenn man deren Volumen nun feststellt, so hat man damit ohne weiteres das Gewicht dieses verdrängten Wassers, von dem ein Kubikdezimeter bekanntlich ein Kilogramm wiegt. Genau dasselbe bedeuten die Maßzahlen des Displacements oder der Wasserverdrängung eines Kriegsschiffes. Hiernach ist übrigens auch ohne weiteres klar, daß das Displacement eines und desselben Schiffes nicht dasselbe bleibt, wenn dieses Schiff stärker oder weniger stark belastet wird. Sind z. B. auf einem großen Kriegsschiff die Kohlenbehälter leer, so liegt das Schiff viel höher aus dem Wasser her-

aus, verdrängt also weniger Wasser, hat also weniger Wasserverdrängung oder Displacement, als wenn seine Kohlenbehälter voll Kohlen sind; und es handelt sich da um Unterschiede von zweitausend oder dreitausend Tonnen und mehr.

Die Fahrgewindigkeit eines Kriegsschiffes wird nach Knoten bemessen. Diese Bezeichnung ist einem längst veralteten Meßapparat der Schiffsgeschwindigkeit entnommen, dem Logg. Am Loggapparat gab eine lange Leine, in gewissen Abständen mit Knoten versehen, die jeweilige Geschwindigkeit des Schiffes an, und der Anzahl dieser Knoten entsprach die Anzahl der Seemeilen, die das Schiff in der Stunde zurücklegte. Der Kürze wegen behält man auch heute noch vielfach den Ausdruck „Knoten“ bei. Liest man aber, ein Schiff habe die Geschwindigkeit von *soundso* viel Seemeilen, so bedeutet das immer, daß diese Anzahl innerhalb einer Stunde zurückgelegt wird oder zurückgelegt worden ist. Eine Seemeile ist 1852 Meter lang, beträgt also etwas weniger als zwei Kilometer. Das ist bisweilen für die Berechnung etwas un bequem, aber das Maß ist nun einmal eingeführt.

Die Stärke der Maschinen und ihre Leistungsfähigkeit berechnet sich nach Pferdestärken. Eine Pferdestärke beträgt 75 Meterkilogramm. Ein Meterkilogramm wiederum bedeutet die Arbeitsleistung, welche innerhalb einer Sekunde ein Kilogramm einen Meter hoch hebt. Bei der Berechnung der Pferdestärken einer Schiffsmaschinenleistung gibt es nun einige Unterschiede, besonders ist sie verschieden bei den Schiffen, welche Turbinen und bei denen, welche noch die alten Kolbenmaschinen führen. Wir brauchen darauf hier aber nicht einzugehen.

Die Maße eines Schiffes werden in Metern gegeben. Die Schiffslänge wird zwischen den Perpendikeln gerechnet, also zwischen zwei senkrechten Linien, die man sich am Vorsteven und am Hintersteven gezogen denkt. Wird aber von der „Länge über alles“ gesprochen, so rechnet man auch die Vorsprünge mit, wie z. B. einen weithinausragenden Sporn. Das Breitenmaß des Schiffes bedeutet seine Breite an der breitesten Stelle, also ungefähr in der Mitte der Länge. Der Tiefgang wird immer nach dem Teile gerechnet, wo das Schiff am tiefsten geht, und das ist verschieden, je nach der Belastung. Ganz horizontal im Wasser liegt ein Schiff niemals. Nach den vorherigen Bemerkungen liegt auf der Hand, daß der Tiefgang eines Schiffes sich auch nicht gleich bleibt, sondern, je nach seiner Belastung, wechselt. Ja, einen geringen Unterschied des Tiefganges kann man sogar schon feststellen, wenn das Schiff aus einer

sehr kalten Gegend in eine warme kommt, denn das warme Wasser ist dünner als das kalte. Dasselbe gilt von einem sehr salzhaltigen Meere und einem, das geringeren Salzgehalt besitzt. Natürlich sind aber diese Unterschiede nur sehr klein. Die beständige Beobachtung des Tiefganges eines Kriegsschiffes ist von außerordentlicher Bedeutung, einmal, um festzustellen, ob nicht vielleicht in einen unteren Schiffsraum durch ein Leck oder ein offenes Ventil Wasser hineingelaufen ist, und dann, in welchem Verhältnis der Tiefgang des Schiffes zu demjenigen der Gewässer steht, in welchen man fahren will. Sonst kann das Schiff leicht auf den Grund laufen.

Man trifft oft Äußerungen der Verwunderung, wie es kommt, daß ein mächtiges großes Panzerschiff jede „Grundberührung“ so ängstlich scheut und, wenn es eine solche hinter sich hat und dabei nicht einmal auf ein Selsenriff gestoßen ist, sich mindestens einer langdauernden Reparatur jedesmal unterziehen muß. Darauf ist zu antworten, daß früher die leichten Holzschiffe, gerade weil sie leicht und aus Holz waren, bei vielen Grundberührungen gar keine Gefahr liefen und nachher, wenn sie los waren, einfach weitersegeln konnten. Das große Eisenschiff mit seinen gewaltigen schweren Gewichten, die es im Bauche trägt, ruht, wenn es schwimmt, im Gleichgewicht. Sobald es aber auf einem Teile seiner Länge auf den Grund stößt, so hört an dieser Stelle die Schwimmlage auf, und das ganze ungeheure Gewicht drückt voll und unabgeschwächt auf den Grund. Der andere Teil, der nicht auf dem Grund sitzt, also schwimmt, wird vom Wasser nach oben gehoben, und so biegen sich die Schiffsverbände sehr leicht durch. Sitzt aber das Schiff oder ein Teil von ihm auf hartem unebenen Boden fest, so drückt das Gewicht natürlich in den Boden hinein, ein Teil des Schiffsgerippes wird verbogen, die Außenwände, die Außenhaut, durchlöchert. Läuft das Schiff aber mit Geschwindigkeit auf den Grund auf, so wird gewöhnlich die Außenhaut zerfetzt und zerrissen, wie Papier. Alle Grundberührungen sind in unserer Zeit für das Schiff fürchtbar gefährlich, ganz abgesehen davon natürlich, daß das Schiff, solange es auf dem Grunde sitzen bleibt, eben unbrauchbar ist.

---

## Linienſchiffe.

Wenn Soldaten auf dem Lande kämpfen, ſo geht nicht einer hierhin, der andere dahin, ſie laufen nicht durcheinander, es ſchießt nicht jeder, wann es ihm paßt und wohin es ihm paßt, ſondern ſie ſind geordnet, zunächſt in kleine Abteilungen, dieſe dann in große uſw., von der Kompagnie zum Armeekorps aufwärts. Jeder einzelne dieſer Verbände gehorcht einheitlichen Befehlen, jede Anzahl von Verbänden wiederum wird ebenfalls von einem einzigen Manne geführt und befehligt: die Einheit und Einheitlichkeit bleibt immer die Hauptſache, weil ſie unbedingt nötig iſt, wenn man etwas erreichen will. Nirgends mehr, als im militäriſchen Leben gilt jene bekannte Geſchichte von den ſieben Stäben, die ſich, jeder einzeln, leicht zerbrechen laſſen, einer nach dem andern, während ſie, zuſammengebunden, unzerbrechlich ſind. Es gibt keine Art des Kampfes auf der Welt, wo dieſer Grundſatz nicht auf irgendeine Weiſe, in irgendeiner Form, zur Geltung käme. Genau ſo iſt es auch zur See. Diejenigen Streitkräfte und Streitmittel, die durch die Kraft ihrer Waffen, durch die Energie ihres Vorgehens den Feind werfen und vernichten ſollen, müſſen ſo viel Anhäufung von Kampfſtärke wie möglich erhalten, dabei höchſt beweglich ſein und in jedem Augenblicke möglich machen, daß die geſamten Kräfte auf eine einzige Stelle des Feindes vereinigt werden. Dazu gehört wieder vor allem einheitliche Führung. Es iſt alſo klar, daß, wenn ich eine Anzahl Schiffe habe und ich dieſe dann zu einem Haufen zuſammentue, ſie noch lange keinen Verband bilden, wie man ihn militäriſch braucht. Die Zahl der Schiffe muß vielmehr ſo ſein, daß ſie noch gerade einheitlich geleitet werden kann, nicht darunter, nicht darüber. Dann muß die Zahl ſo ſein, daß ſie teilbar iſt, daß ſich alſo Hälften und Viertel, je nach der Lage der Schlacht, trennen, vereinigen oder in anderen Formen gliedern können. Ein Verband von dreizehn oder ſieben Schiffen wäre



Das alte Linienschiff Kaiser Friedrich III. unter Belgoland.

Aquarell von Willy Stöwer.



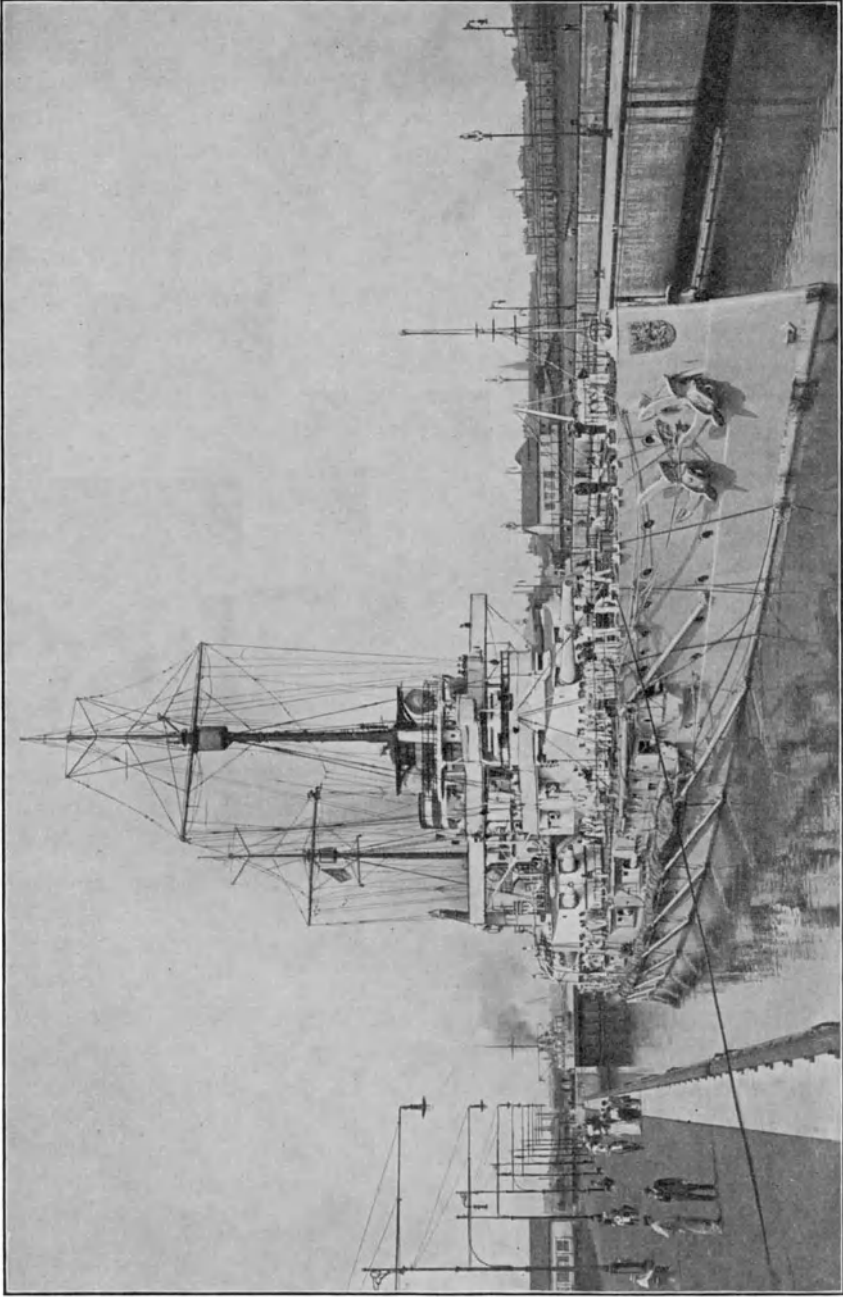
3. B. unpraktisch, und wenn wir bei dem deutschen Doppelgeschwader sieben finden, so ist das etwas anderes, weil das siebente, als Führerschiff und Flottenflaggschiff, nicht in die Formation eingegliedert ist, sondern sich selbständig seinen Platz wählt, wo er dem Admiral gerade zweckmäßig erscheint.

Stellen wir uns ein Geschwader von acht großen Linienfahrzeugen vor. Sie sollen möglichst dicht hintereinander oder nebeneinander fahren, denn je weiter sie voneinander entfernt sind, desto langgezogener wird der ganze Verband, desto weniger kann er naturgemäß das Feuer seiner Geschütze auf einen einzigen Punkt vereinigen, desto schwerer ist er einheitlich zu leiten, desto weniger beweglich wird er also. Es folgt daraus: der Linienfahrzeugverband muß so eng wie möglich geschlossen sein, die Fahrzeuge müssen so dicht wie möglich nebeneinander fahren. Stellen wir uns aber vor, daß diese riesenhaften, stählernen Fahrzeuge mit großer Geschwindigkeit in enger Schlachtordnung fahren, daß sie Schwenkungen und Wendungen machen, plötzlich ihre Maschinen anhalten oder rückwärts arbeiten lassen müssen, wenn 3. B. ein Mann über Bord fällt oder sonst ein unerwartetes Ereignis passiert, dann liegt ohne weiteres auf der Hand, daß die Gefahr eines Zusammenstoßes sehr groß sein muß, wenn nicht jede Bewegung von allen Fahrzeugen des Geschwaders mit der größten mathematischen Genauigkeit ausgeführt wird. Dazu gehört aber nicht allein große Übung, Aufmerksamkeit und Entschlußfähigkeit der Kommandanten und Offiziere, sondern es gehört auch dazu, daß die Fahrzeuge, die in einem und demselben Verbands fahren, einander an Größe und an Manöviereigenschaften möglichst gleich oder zum mindesten ähnlich sind. Dann nämlich haben sie die gleiche Geschwindigkeit, sie drehen bei gleichem Ruderwinkel auf gleich großem Kreisbogen, und sie besitzen, was sehr wichtig ist, auch daselbe „Moment“. Das bedeutet hier eine Erscheinung, die jeder schon hundertmal im gewöhnlichen Leben wahrgenommen hat, daß nämlich ein schwerer Gegenstand, wenn er sich einmal in Bewegung befindet, viel langsamer zum Stehen kommt, als ein leichter. Man nehme eine Bleikugel und eine gleiche Holzkugel. Wenn zwei Fahrzeuge mit verschiedenem Moment eng nebeneinander oder hintereinander fahren müssen, so ist die Sache oft gefährlich und immer schwieriger, als wenn alles gleich ist. Dazu kommt, daß, wenn das Geschwader dicht zusammenbleiben soll, sich alle anderen Fahrzeuge immer nach dem langsamsten und nach dem am schlechtesten manövrierenden richten müssen. Täten die anderen Fahrzeuge das nicht, so würde es ent-

weder Kollisionen geben, oder das langsame Schiff würde zurückbleiben. Dasselbe gilt, wenn wir an die artilleristische Ausnutzung der Kampfkraft eines Geschwaders denken. Wenn da die Artillerieaufstellungen auf den Schiffen des Geschwaders, und auch die Geschütze selbst, sehr verschiedene sind, dann leidet wieder die Leitung des Geschwaders an Einheitlichkeit, und damit wieder die militärische Kraft des Ganzen. Man denke sich, daß von einer Kompagnie Soldaten die eine Hälfte ein Gewehr hätte, das auf der Höhe der modernen Zeit stände, während die andere Hälfte mit dem alten Gewehr ausgerüstet wäre, das die deutschen Truppen 1870 besaßen. Die Folge davon würde entweder sein, daß man die eine Hälfte der Kompagnie nach Hause schickte oder aber, daß die mit guten Gewehren ausgerüstete sich in ihrer Kampfweise nach der richtete, die schlechte Gewehre hätte, damit die ganze Kompagnie zusammen und einheitlich wirken könnte. Wenn ich aber gezwungen bin, die Eigenschaften meiner Waffe nur zu einem kleinen Teil auszunutzen, so ist das natürlich immer ein großer Kraftverlust.

In der deutschen Marine hat man deshalb der Gleichartigkeit der Linienfahrzeuge eines Geschwaders untereinander immer große Aufmerksamkeit gewidmet, und so — um nur ein Beispiel anzuführen — erhielten vor wenigen Jahren, obgleich schon Turbinenmaschinen für große Linienfahrzeuge jeden Tag gebaut werden konnten, die ersten drei Schiffe der Helgolandklasse Kolbenmaschinen, weil sie mit der Nassauklasse zusammen das erste achtschiffige Großkampfschiffgeschwader bilden sollten. Weil das Geschwader eine taktische Einheit zu bilden hatte, sollte es ganz mit Kolbenmaschinen ausgerüstet werden, nicht zum einen Teile mit Turbinen, zum anderen mit Kolbenmaschinen. Die Manöviereigenschaften, die Art des Personaldienstes, des Kohlenverbrauches usw., wären sonst zu verschiedenen geworden, die Einheitlichkeit des Geschwaders hätte zu sehr gelitten.

Das moderne Linienfahrzeug hat eine Wasserverdrängung von 24000 bis 30000 Tonnen. Ganz bestimmte Maße lassen sich da nicht angeben, weil nicht nur in den verschiedenen Marinen die Größen verschieden sind, sondern weil das Maß sich auch von Jahr zu Jahr nach oben verschiebt. Die deutsche Marine ist darauf bedacht, soweit es mit der Vollwertigkeit des Schiffes vereinbar ist, das Displacement möglichst gering zu gestalten, einmal wegen der Billigkeit und dann wegen der Handlichkeit des Schiffes. Je größer ein Schiff wird, desto mehr nimmt seine Beweglichkeit, nicht Geschwindigkeit, ab, und desto schwieriger ist es auch in engen Einfahrten und Flußmündungen, ja, es kann unmöglich werden,

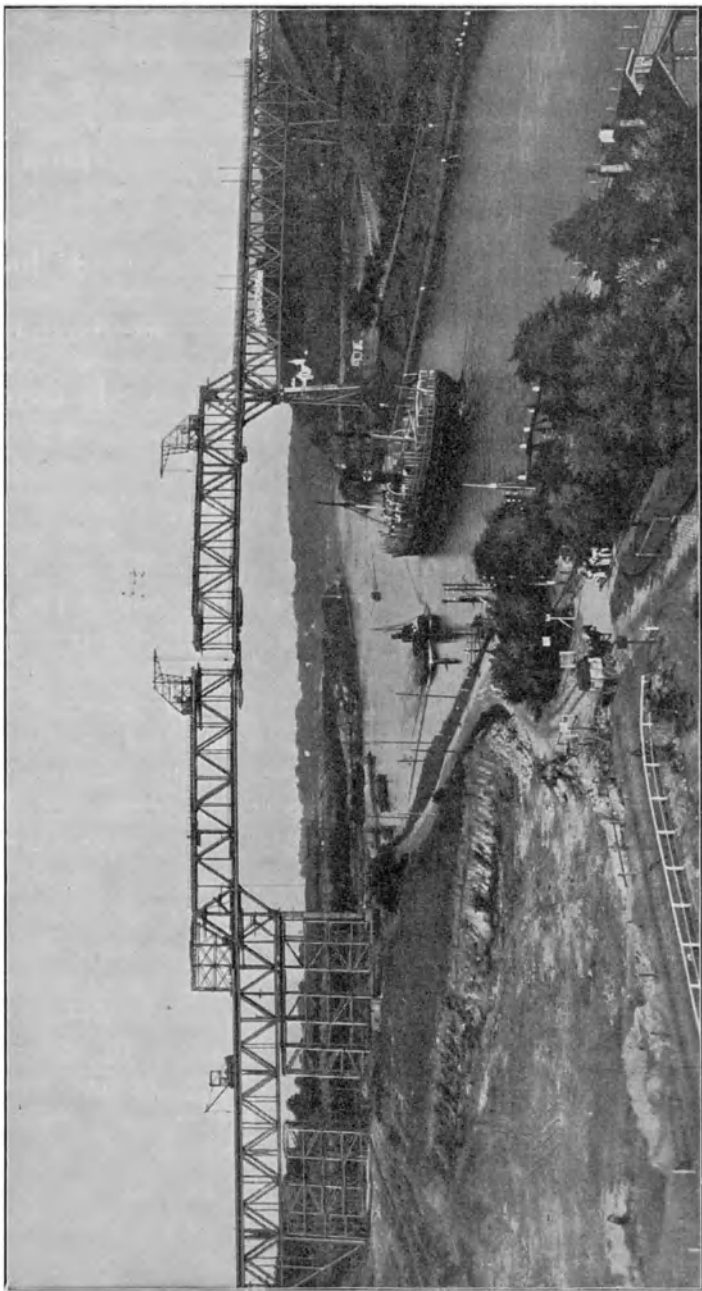


Στινιenschiff „Rassau“ in der Schleuse.

flachere Gewässer zu befahren, und das ist gerade, in Anbetracht unserer deutschen Küstengewässer, ein sehr wichtiger Punkt.

Aus dem, was wir gesagt haben, geht ohne weiteres hervor, daß für das Linienfahrzeug die Artillerie weitaus die Hauptsache ist. In der Artillerie unterscheidet man die schweren, die mittleren und die leichten Geschütze. Die schweren sind heutzutage viel zahlreicher auf den großen Schiffen als noch vor ungefähr sieben Jahren. Damals hatte man beinahe in allen Marinen nur vier schwere Geschütze auf jedem Linienfahrzeug, heute dagegen deren zehn bis zwölf. Das kam so:

Großbritannien sah um das Jahr 1904 das Wachsen der deutschen Flotte und sagte sich, daß mit der Zeit diese deutsche Flotte ein gefährlicher Gegner werden würde. Auch sonst in der Welt entstanden kräftige Flotten. So faßte die britische Admiralität den Entschluß, diese unangenehme Konkurrenz sich ein für allemal vom Halse zu schaffen, und zwar dadurch, daß man so große und starke Fahrzeuge baute, daß die anderen Seemächte, vor allem Deutschland, sich sagten: solche Fahrzeuge können wir nicht bauen, weil unsere Technik es nicht leistet, außerdem sind sie uns zu teuer! — Für Deutschland nämlich kam noch das besondere hinzu, daß so große Fahrzeuge, wie England baute, durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nicht mehr hindurch konnten, außerdem dann die Dock- und Hafenanlagen in Wilhelmshaven und Kiel wesentlich erweitert werden mußten. Gerade solche Arbeiten sind aber ganz ungeheuer teuer; die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals allein kostet über 200 Millionen Mark! Die Engländer dachten nun, Deutschland würde diese ungeheure Kostenvermehrung nicht auf sich nehmen, sondern sich bescheiden mit Fahrzeugen, die den englischen unterlegen waren. Wäre das so gekommen, so würde England die deutsche Flotte in Zukunft überhaupt nicht mehr haben zu beachten brauchen, denn die mächtigen englischen Fahrzeuge, nach den ersten ihrer Art „Dreadnoughts“ (Dread-nought — heißt „Fürchte nichts“) genannt, konnten jene viel kleineren deutschen schon aus weiten Entfernungen zusammenschießen, ohne daß die deutschen Fahrzeuge wegen ihrer nicht so weittragenden Geschütze die Möglichkeit gehabt hätten, das Feuer wirksam zu erwidern. Sie wären also für die englischen Fahrzeuge verwundbar gewesen, diese für die deutschen Fahrzeuge unverwundbar. In Deutschland überlegte man sich alle diese Dinge hin und her und kam schließlich zu dem richtigen Schluß: „entweder man hat eine Flotte, oder man hat keine Flotte. Hat man aber eine und will man eine haben, so muß sie vollwertig sein, es



Die neue Hochbrücke über den Kaiser-Wilhelm-Kanal bei Holtentau.

koſte, was es wolle. Jedes deutſche Schiff, vor allem jedes deutſche Linienſchiff, muß jedem fremden Schiffe ungefähr gleichen Alters und gleicher Klasse gewachſen ſein. Die Engländer zwingen Deutſchland, ebenſo große und teure Schiffe zu bauen, wie ſie, denn wir können nicht hintenaus bleiben. So ſchwer es alſo Deutſchland auch werden mag, die ungeheuren Koſten auf ſich zu nehmen, ſie müſſen getragen werden.“ — Der Reichstag war, wie wir ſchon an anderer Stelle geſehen haben, mit großer Mehrheit eben dieſer Anſicht, es wurde beſchloſſen, ſofort zu großen Schiffen überzugehen, den Kaiſer-Wilhelm-Kanal zu erweitern und zu vertiefen und ebenfalls die nötigen Erweiterungsarbeiten in den Häfen in Angriff zu nehmen. Das iſt ſeit dem Jahre 1906 geſchehen, und lange dauert es nicht mehr, bis der Kanal fertig iſt. Die Hafenanlagen ſind fertig, und an deutſchen „Dreadnoughts“ iſt ſchon eine ganze Anzahl gebaut worden.

Aus der vorhergehenden Zeit ſind nun in der deutſchen Flotte noch eine ganze Anzahl von kleineren Linienſchiffen vorhanden. Inſonderheit die vier Klassen: Kaiſerklasse, Wittelbachklasse, Braunſchweigklasse und Deutſchlandklasse. Dieſe Schiffe ſind nur ungefähr halb ſo groß, wie die modernſten Dreadnoughts, und daraus iſt erſichtlich, daß ihr Gefechtswert nur gering iſt. Immerhin können und werden ſie gegen feindliche Schiffe kämpfen, die ebenfalls aus der Vordreadnoughtperiode ſtammen. Sie führen eine Armierung von nur vier 24 Zentimetergeſchützen, dazu eine große Anzahl von Geſchützen mittleren Kalibers, nämlich 15 Zentimeter. Besser beſtüct ſind ſchon die Deutſchland- und Braunſchweigklassen mit vier 28 Zentimeterkanonen und einer aus vierzehn 17 Zentimetergeſchützen beſtehenden mittleren Artillerie. Dieſe Braunſchweig- und Deutſchlandklasse ſind in ihrer Art überhaupt gute Schiffe, aber, wie geſagt, zu klein.

Einen wie gewaltigen Unterſchied für die Gefechtskraft die Größe des Schiffes macht, geht daraus hervor, daß die deutſche Naſſauklasse — ſie wurde im Anſchluß an die Deutſchlandklasse als erſte Vertreterin des Dreadnoughttyps gebaut — gegenüber vier 28 Zentimetergeſchützen der Deutſchland- und Braunſchweigklasse zwölf 28 Zentimetergeſchütze, alſo das Dreifaſche, hat, und dazu kam, daß das 28 Zentimetergeſchütz der Naſſauklasse viel beſſer und weiter ſchießt und viel größere Granaten verſchießt als die Kanonen der Deutſchland- und Braunſchweigklasse. Ein rieſiger Unterſchied alſo und eine gewaltige Überlegenheit.

Es iſt eine techniſch recht ſchwierige Aufgabe, eine ſolche Menge

von riesengroßen Geschützen so auf einem Schiffe aufzustellen, daß sie einander nicht behindern, sondern alle frei schießen können, und vor allem auch die Maschinen und Kessel im Schiffe nicht behindern. Man muß nämlich bedenken, daß die Geschütztürme nicht einfach auf dem Verdeck stehen, sondern ganz nach unten, ins Schiff hinein, wie große dicke Säulen reichen. Man darf nie vergessen, daß die bekannte schmale und lange Schiffsform nicht geändert werden kann, und gerade in ihr liegen so viele Schwierigkeiten für die zweckmäßige Anordnung und Aufstellung von Geschützen, Maschinen, Kesseln, Munitionsräumen — welche letztere immer möglichst unter dem Geschützturm, zugleich aber auch unter der Wasserlinie liegen müssen, um geschützt zu sein. Dazu kommt die schon vorher erwähnte Unterbringung der Mannschaften. Die Bedeutung dieser Frage geht schon aus der Tatsache hervor, daß auf einem großen modernen Linienfahrer die Gesamtbesatzung über tausend Köpfe zählt! Es kommen hinzu die gewaltigen Kohlenmassen, die in weiten Doppelwänden an den Seiten des Schiffes, teilweise auch in Querschiffsbehältern, untergebracht sind. Noch mehr erschwert aber wird diese ganze Verteilung durch das System der wasserdichten Quer- und Längswände, die man Schotten und Zellen nennt. Sie teilen den ganzen Schiffsraum, soweit er unter der Wasserlinie liegt, in eine große Anzahl kleiner Abteilungen, damit, wenn das Schiff ein Leck bekommt, nur diese eine Abteilung oder vielleicht auch eine zweite vollläuft, aber kein großer Teil des Schiffsraumes oder gar der ganze. So wie die Dinge auf modernen Kriegsschiffen liegen, müßte schon ein ganz außergewöhnlich unglücklicher Zufall dazu gehören, um ein Sinken des Schiffes infolge eines Lecks herbeizuführen. Ein Ereignis, wie der Untergang der „Titanic“, jenes großen Ozeandampfers, der gegen den Eisberg lief und sank, ist bei einem modernen Linienfahrer oder großen Kreuzer so gut wie ausgeschlossen.

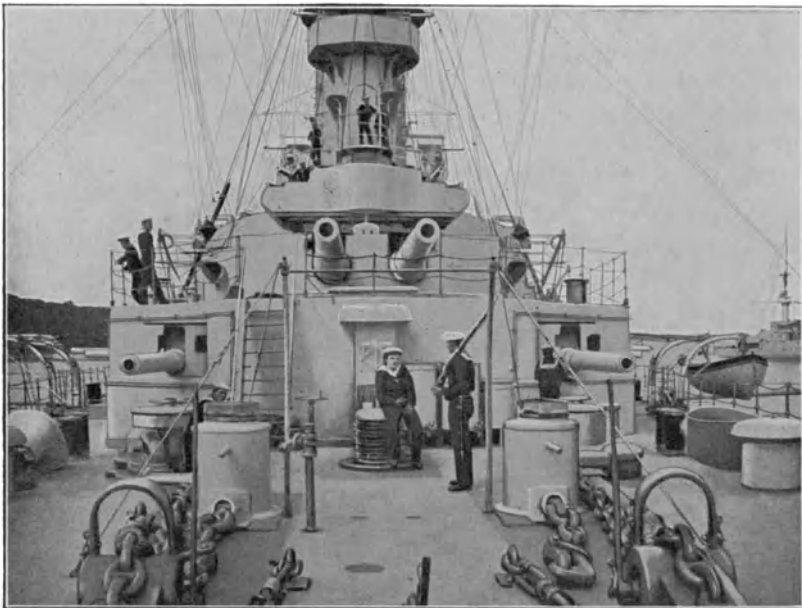
Diese Andeutungen lassen wohl genügend erkennen, einen wie komplizierten Apparat ein modernes Kriegsschiff und vor allem ein großes Panzerschiff bildet. So kommt es auch, daß bei jeder neuen Klasse, bei jedem neuen Typ irgendeine Verbesserung eingeführt, irgendein Nachteil abgestellt wird. Hieraus einerseits, andererseits infolge der technischen und militärischen Entwicklung, neuen Erfindungen und dergleichen, erklärt sich das fortwährende Erscheinen neuer Typen und Klassen in der maritimen Schiffstechnik. Jede Marine will natürlich immer das Neueste, Beste und Stärkste, und zwar so schnell wie möglich, ein-

führen. Dabei ist freilich eine Grenze gezogen, die sehr sorgfältig beachtet werden muß. Die französische Marine hatte früher die Gewohnheit, sogar während ein Schiff sich im Bau befand, noch Änderungen und Verbesserungen einzuführen, ja sogar die Artilleriearmierung noch zu ändern und dergleichen mehr. Die Folge war, daß jene Schiffe erst nach sehr langer Zeit fertig wurden, und daß sie nachher so sehr mit allen möglichen verschiedenartigen und einander widersprechenden Eigenschaften „bepackt“ waren, daß sie sich in der Praxis schlecht bewährten. Außerdem, und das war das schlimmste, gab es kaum zwei französische Linienfahrzeuge, die einander gleich waren, und wenige, die einander ähnlich waren. Und so kam es, daß es außerordentlich schwer war, gut zusammenarbeitende französische Geschwader auszubilden. Die Gleichartigkeit fehlte eben zu sehr, die Schiffe waren viel zu verschieden und paßten nicht zusammen. Im Laufe der Jahre haben die Franzosen denn auch eingesehen, daß ein solches Verfahren fehlerhaft ist, und sie bauen jetzt Klassen, welche eine immerhin beträchtliche Anzahl von gleichen Schiffen umfassen. Kleine Änderungen sind natürlich auch nicht so sehr schädlich, besonders nicht, wenn sie zugleich erhebliche Verbesserungen bedeuten. In Deutschland baute man früher immer mindestens fünf absolut gleiche Schiffe, neuerdings, wie es scheint, nur vier.

Zu je zweien in schwergepanzerten drehbaren Türmen sind die Geschütze des modernen Linienfahrzeuges aufgestellt. Jeder Turm kann infolge seiner Drehbarkeit einen großen Winkel des Horizontes mit dem Feuer seiner Geschütze bestreichen, und auf den neuen deutschen Typen kann jeder Turm auch nach beiden Seiten des Fahrzeuges schießen. Die modernste Aufstellung der Geschütze ist die, daß man die Türme in der Mittellängslinie des Fahrzeuges einen hinter dem anderen aufstellt, so daß jeder Turm nach beiden Seiten des Fahrzeuges verwendbar ist. Direkt nach vorne und direkt nach hinten könnte, wenn die Türme gleich hoch wären, immer nur ein einziger schießen. Weil das zu wenig wäre, so hat man die zweitvordersten und den zweithintersten Turm entsprechend höher gemacht, so daß er über den hintersten oder den vordersten hinwegschießen kann. Auf diese Weise können also immer zwei Türme (gleich vier schweren Geschützen) recht nach vorn und recht nach hinten feuern. Wo die Aufstellungen der Geschütze moderner großer Kampfschiffe anders sind, da stehen einige der Türme an den Fahrzeugseiten, was auch seine Vorteile hat. Wir können und brauchen hier auf alle derartige Einzelheiten, so interessant sie ohne Zweifel sind, nicht eingehen und begnügen



uns mit der Aufstellung des allgemeinen Grundsatzes: das Linienfahrer soll eine Artillerieaufstellung haben, die möglichst vielen Geschützen gestattet, zugleich nach den Breitseiten verwandt zu werden und dabei ein genügend starkes Artilleriefuer nach hinten und nach vorne zu unterhalten. Wie das im einen oder anderen Falle auszuführen ist, das bleibt eine technische Frage, welche Offiziere und Konstrukteure von Fall zu Fall entscheiden müssen.



Arthur Renard, Kiel.

#### Bugarmierung eines Linienfahrers der alten Kaiserklasse

Diese gleiche Anhäufung von Kampfkraft, wie man sie für jedes einzelne Schiff erstrebt, ist auch das Ziel für das Linienfahrersgeschwader, für die Linienfahrersflotte. Die Schiffe müssen in möglichst geringen Abständen voneinander fahren, wie wir gesehen haben. Diese Abstände betragen in der Praxis, zwischen dem Heck des einen und dem Bug des anderen Schiffes, etwa hundert Meter. Diese Entfernung ist äußerst gering, und nur ganz vorzüglich eingeebte Geschwader können so eng geschlossen fahren, ohne Unglücksfälle, wie mit dem „Großer Kurfürst“, zu riskieren. Die deutschen Geschwader sind aber in der Tat ganz vor-

zügig ausgebildet, und wer sie einmal manövrieren sah, ist noch stets voll von Bewunderung über die Graktheit der Bewegungen gewesen. Diese Graktheit gilt nicht nur von dem gewöhnlichen Fahren mit Schwenkungen und Wendungen, sondern vor allem auch von den Übergängen aus einer Formation in die andere. Bald fahren die Schiffe hintereinander in Kiellinie, bald marschieren sie nach rechts oder links auf, in Dwarlinie, so daß sie nunmehr nebeneinander fahren, bald nehmen sie eine Formation dazwischen ein, wo ein Schiff schräge hinter dem anderen fährt. Diese Formation nennt man Staffel. Sind aber mehr als acht Schiffe zusammen, also zwei und drei und vier Geschwader, dann werden aus den verschiedenen Einzellinien verwickeltere Formationen, sei es zwei Kolonnen, die nebeneinander fahren, oder drei oder vier Kolonnen, oder eine ganz lange Kiellinie, oder eine ganz lange Dwarlinie, oder eine Dwarlinie, hinter der eine Kiellinie fährt, oder das Umgekehrte, kurz, es können sich da eine ganze Menge Kombinationen ergeben. Wozu das alles? Ist es gewissermaßen eine militärische Spielerei, ein Paradeexerzieren, oder was haben diese Dinge sonst für einen Zweck? Nein, von Spielerei ist hier wahrlich nicht die Rede. Die Zeit für die Flottenübungen ist gering bemessen, und es erfordert schon eine so angespannte Arbeit, das jährliche Übungsprogramm zu bewältigen, daß nur solche Übungen gemacht werden, die einen ganz bestimmten und durchaus notwendigen Zweck verfolgen. Der einzige Zweck, der aber hier überhaupt in Betracht kommen kann, ist die Vorübung zum Kampfe; mit andern Worten: jede moderne Flottenübung wird lediglich für das Gefecht gemacht, und im Gefecht kommt, wie wir schon verschiedentlich erörtert haben, als einzige Rücksicht in Betracht, die Waffen des Schiffes so ausgiebig wie möglich gegen den Feind zur Geltung zu bringen. Versuchen wir uns vorzustellen, daß acht Linienfahrzeuge hintereinander fahren. Alle ihre schweren Geschütze sind nach derselben Seite gerichtet, also achtzig 30,5 Zentimeterkanonen. Kann man alle diese Geschütze im selben Augenblicke auf ungefähr dieselbe Stelle der feindlichen Linie richten, so wird diese Stelle, also das Schiff oder mehrere Schiffe des Feindes, zweifellos in sehr kurzer Zeit vernichtet oder kampfunfähig gemacht. Der Feind weiß das aber ebensogut, und der Admiral des feindlichen Geschwaders oder der feindlichen Flotte, bestrebt sich gleichfalls, sein Geschwader so zu führen, daß nie ein Teil von ihm in diese ungünstige artilleristische Lage gelangt. Sondern auch er seinerseits tut alles was er kann, um seinen Gegner

möglichſt ausgiebig beſchießen zu können und von ihm nur in geringem Maße beſchoſſen zu werden. Daraus ergibt ſich ein fortwährender Wechſel der Bewegung und der Formation zwiſchen zwei ſich bekämpfenden Geſchwadern. Alles gilt dem Zweck, die Waffen des Geſchwaders ſo ausgiebig wie möglich zur Geltung zu bringen. Dieſe Waffen aber werden in erſter Linie durch die Artillerie dargeſtellt, in zweiter durch die Torpedowaffe. Es iſt ſo, wie wenn zwei geſchickte Fechter oder Boxer einander gegenüberſtehen, dabei alle möglichen Bewegungen, Sprünge und Finten ausführen, alles mit dem einzigen Zwecke, den Gegner kampfunfähig zu machen. Wer nur verſucht, ſich ſelbſt zu decken, wird nie Sieger ſein, das wiſſen wir von jedem Fauſtkampfe aus eigner Praxis. In der Flotte ſagt man daher ſehr richtig: der beſte Schutz wird durch das eigene wirksame Artilleriefeuer dargeſtellt. Je gründlicher ich den Gegner mit meinem Geſchützfeuer zudecke, deſto beſſer bin ich geſchützt, denn um ſo weniger kann er ſelbſt auf mich ſchießen und mich treffen.

Aus dieſen Überlegungen iſt dann auch klar, daß man ſo viele Linienſchiffe wie möglich zugleich ins Gefecht führen muß, denn je mehr Schiffe ich zur Hand habe, deſto mehr Kanonen kann ich gegen den Feind ins Feuer bringen. Nur dann freilich wird man dieſes Ziel erreichen, wenn nicht nur die Geſchwaderchefs und der Flottenchef gute Führer ſind und genau wiſſen, was ſie wollen, ſondern wenn auch die einzelnen Schiffskommandanten, wenn vor allem auch die Artillerieoffiziere gut ausgebildet ſind.

Das Artilleriefeuer eines Geſchwaders oder einer Flotte iſt nun auch kein wildes Durcheinandergeschieße, wie man denken könnte. Nein, es gibt keinen Dienſtweig, auf den in Friedenszeiten mehr Sorgfalt verwandt würde, als auf das Schießen; wie ein engliſches Sprichwort ſagt: In der Schlacht zählen nur die Schüſſe, welche treffen. Das Treffen iſt aber nicht ſo leicht, denn die Entfernungen, auf die man heutzutage ſchießt, ſind geradezu rieſenhaft. Wir werden nachher ſehen, wie ungefähr ſich ein ſolches Gefecht abſpielen würde. Hier ſei nur geſagt, daß auf 10000 Meter Entfernung ein geregelter Feuer zu unterhalten, etwas ganz Gewöhnliches iſt. Schon aus dieſer Entfernung ſchießt man auf Scheiben, die nicht etwa ſtilliegen, ſondern von einem Dampfer oder kleinen Kreuzer mit hoher Geſchwindigkeit geſchleppt werden, um die Übung dem wirklichen Gefechte ähnlich zu machen. Auch das ſchießende Schiff befindet ſich in hoher Fahrt. Die Scheiben erſcheinen auf ſolche

Entfernungen ſo klein und undeutlich, daß das bloße Auge nicht ausreicht. Es ſind deshalb an allen modernen Geſchützen Fernrohre angebracht, die mit der Viſiereinrichtung feſt verbunden ſind: der Schütze viſiert ſtändig durch das Fernrohr, welches er jedesmal für ſein Auge einſtellt. Nimmt man dazu die Thatſache, daß die modernen Geſchütze eine ungleich größere Trefffähigkeit und Schußweite beſitzen, als die früherer Zeiten, ſo wird begreiflich, daß man auf dieſe Rieſenentfernungen nicht nur ſchießt, ſondern auch trifft.

Für die Beſtimmung der Entfernungen hat man beſondere Entfernungsmehapparate, und da das feindliche Schiff ebenſo wie das eigene ſich in fortwährender Bewegung befindet, ſo wendet man auch Apparate an, welche ſo ſinnreich gearbeitet ſind, daß ſie die Entfernungsänderung in jedem Augenblicke feſtſtellen; alſo anzeigen, ob und wieviel das Ziel ſich entfernt oder nähert. Das wird dann durch telegraphiſche, telephoniſche oder mechaniſche Übermittlung den Kommandeuren der Geſchütztürme bekannt gegeben, und ſie ſtellen danach ihre Viſiere ein, oder aber das ganze wird von einem einzigen Offizier an einem Apparate eingeteilt, den Geſchützen wird nur Befehl gegeben, wie ſie ihre Höhen- und Seitenrichtungen einzustellen haben, und dann werden ſie alle zuſammen elektriſch abgefeuert. Da gibt es eine ganze Menge verſchiedener Methoden. Man probiert alles Denkbare aus und behält dann das bei, was ſich am beſten bewährt.

Die mittlere Artillerie der neuſten deutſchen Linienſchiffe beſteht bis jezt aus 15 Zentimeterkanonen, die leichte Artillerie aus 8,8 Zentimeterkanonen. Im Kampfe gegen gepanzerte Schiffe können dieſe Geſchütze natürlich den Panzerſchuß des Feindes nicht durchſchlagen, nur in geringer Gefechtsentfernung könnte man darauf rechnen, daß die mittlere und leichte Artillerie gegen die dünngepanzerten Stellen des feindlichen Schiffes mit Erfolg verwendbar wären. Auf dieſe Stellen kann man aber nicht zielen, einmal, weil ſie von außen nicht erkennbar ſind, zweitens, weil bei den großen Linienſchiffen und Kreuzern alle wichtigen Teile dick gepanzert ſind. Die mittlere und kleine Artillerie iſt vielmehr in erſter Linie gegen die nichtgepanzerten Oberbauten, gegen Maſten und Schornſteine, gegen die Kommandobrücken, vor allem auch gegen die Menſchen beſtimmt, die ſich während des Kampfes an ungepanzerten Stellen des Schiffes aufhalten. Da ſoll das Maſſenfeuer der mittleren und leichten Geſchütze Schiff und Beſatzung förmlich überſchütten, alles Nichtgepanzerte zerſtören, womöglich Feuersbrunnſt er-

zeugen und Verwirrung unter der Besatzung hervorrufen. Dadurch unterscheidet sich die Rolle dieser kleineren Geschütze von der der schwereren Artillerie, denn deren Geschosse sollen den Panzer des Feindes durchschlagen, große Löcher in die Schiffswände reißen und nach dem Durchschlagen durch die Sprengladung ihrer Granaten Zerstörung und Verwüstung im Inneren anrichten.

Die Torpedowaffe ist immer in der deutschen Marine für sehr wichtig gehalten worden, und man kann, wie wir schon an anderer Stelle sagten, einen Torpedo heute auf eine Entfernung von mehreren tausend Metern mit guten Treffaussichten schießen. Die Röhre, aus denen der Torpedo in das Wasser gestoßen oder geschossen wird, liegen bei großen Schiffen unter Wasser, damit sie durch kein feindliches Geschützfeuer getroffen werden können, und damit die Torpedos selbst, die in ihnen oder ihnen nahe liegen, feindlichen Granaten entzogen sind. In einem vorhergehenden Abschnitte ist schon kurz gesagt worden, wie der Torpedo ungefähr funktioniert. Wir wollen hier hinzufügen, daß jetzt alle Torpedos mit einem sehr sinnreichen Apparate ausgerüstet sind, der gestattet, ihre Richtung, welche sie laufen sollen, durch Einstellen eines Apparates zu bestimmen, wie man will. Vorher war es mit den Torpedos wie mit den Geschützgranaten: das Geschöß fliegt in der Richtung durch die Luft, welche das Geschützrohr ihm gegeben hat, und behält diese Richtung während der ganzen Flugzeit bei, mit der Maßgabe natürlich, daß es durch den Wind und andere Einflüsse etwas abgelenkt werden kann. Die Hauptrichtung bleibt aber dieselbe. Der erwähnte Apparat, der sich im Torpedo selbst befindet, gestattet nun aber z. B., daß der Torpedo, wenn er aus einem querab vom Schiffe gerichteten Torpedorohre geschossen wird, sofort bei seinem Eintritte ins Wasser rechtsum oder linksum macht und in dieser Richtung läuft. Es ist ein tatsächlich erstaunlicher Fortschritt der Technik, daß man wirklich das Kunststück fertig bringt, welches früher nur ein Scherzausdruck war, nämlich: „um die Ecke schießen“. Seit dieser Erfindung hat die Torpedowaffe, im Verein mit ihrer so sehr vergrößerten Schußweite, eine viel größere militärische Bedeutung gewonnen. Früher bezeichnete man den Torpedo für Linienfahrzeuge und Kreuzer mit Recht als eine „Gelegenheitswaffe“. Das sollte heißen: die Taktik, also die Bewegungen des Schiffes und Geschwaders im Gefechte, richtet sich ausschließlich danach, wie die Ausnutzung der Artillerie es verlangt. Wenn dabei die Umstände es mit sich bringen, daß ein Torpedoschuß mit Aussicht auf Erfolg abge-

geben werden kann, so soll man das natürlich tun, aber, wie gesagt, nicht die Taktik danach einrichten und in den Dienst des Bestrebens stellen, die Torpedoröhre zu Schuß zu bringen. Bis zu einem gewissen Grade gilt das zweifellos auch heute noch, aber es gilt nicht mehr ganz. Insbesondere wird es manchmal vorkommen in der Zukunftsschlacht, daß der Geschwaderchef oder Flottenchef alle Schiffe seines Geschwaders oder seiner Flotte ihre Torpedos zugleich auf die feindliche Flotte abschießen lassen wird; also eine Torpedosalve. Früher, wo die Richtung des Torpedos nicht so nach Gutdünken bestimmt werden konnte, wie heute, versprach ein solches Verfahren keine Aussicht. Andererseits war zu bedenken, daß in der Zeit, wo ein Torpedo auf den vielleicht 4000 Meter entfernten Feind losläuft, dieser seine Kursrichtung ändern und irgendwelche ganz unerwartete Manöver ausführen konnte, die den Torpedo fehlgehen ließen. Wenn heute aber ein Geschwader von z. B. acht Schiffen 32 Torpedos zugleich auf ein feindliches Geschwader abschießt, so mögen selbst zwei Drittel vorbeigehen, und es wird immer noch ein großer Erfolg sein, wenn der Rest oder auch nur einige der Torpedos feindliche Linienfahrzeuge treffen. Das kann aber, sobald nur die Geschwader einander genügend nahegekommen sind, wohl der Fall sein, und es lohnt sich unter Umständen wohl für den Geschwaderchef, auch seine taktischen Manöver danach einzurichten. Die Wirkung des modernen Torpedos ist an und für sich eine sehr große, und es sind gewaltige Löcher, die er in die Schiffswände schlägt. Besonders gefährlich sind diese Löcher dadurch, daß sie unter Wasser geschlagen werden, also das Wasser sofort mit großer Gewalt in das Schiff hineinströmt. Nun haben sich aber gerade in neuerer Zeit die Schiffe unter Wasser ganz besonders sorgfältig geschützt, sowohl durch Panzer wie durch doppelte und dreifache Wände und eine ganz besonders sorgfältig durchgeführte Einteilung dieser zwischen den Wänden und Böden liegenden Räume durch Querwände in kleine Zellen. Wie dieser Unterwasserschutz der Kriegsschiffe im einzelnen aussieht und durchgeführt ist, wissen wir nicht, denn alle Marinen halten diese Einrichtungen geheim, ebenso übrigens, wie auch die Einrichtung des Torpedos und seiner Unterwasserrohre geheim gehalten wird. Man will nicht, daß andere Seemächte Einrichtungen und andere Dinge, die wir für gut halten, nachahmen und deren Kenntnis uns gewissermaßen stehlen.

Überhaupt hat der Wettkampf unter den Marinen um den Besitz der besten Schiffe und Waffen zur See dazu geführt, daß jede Marine,

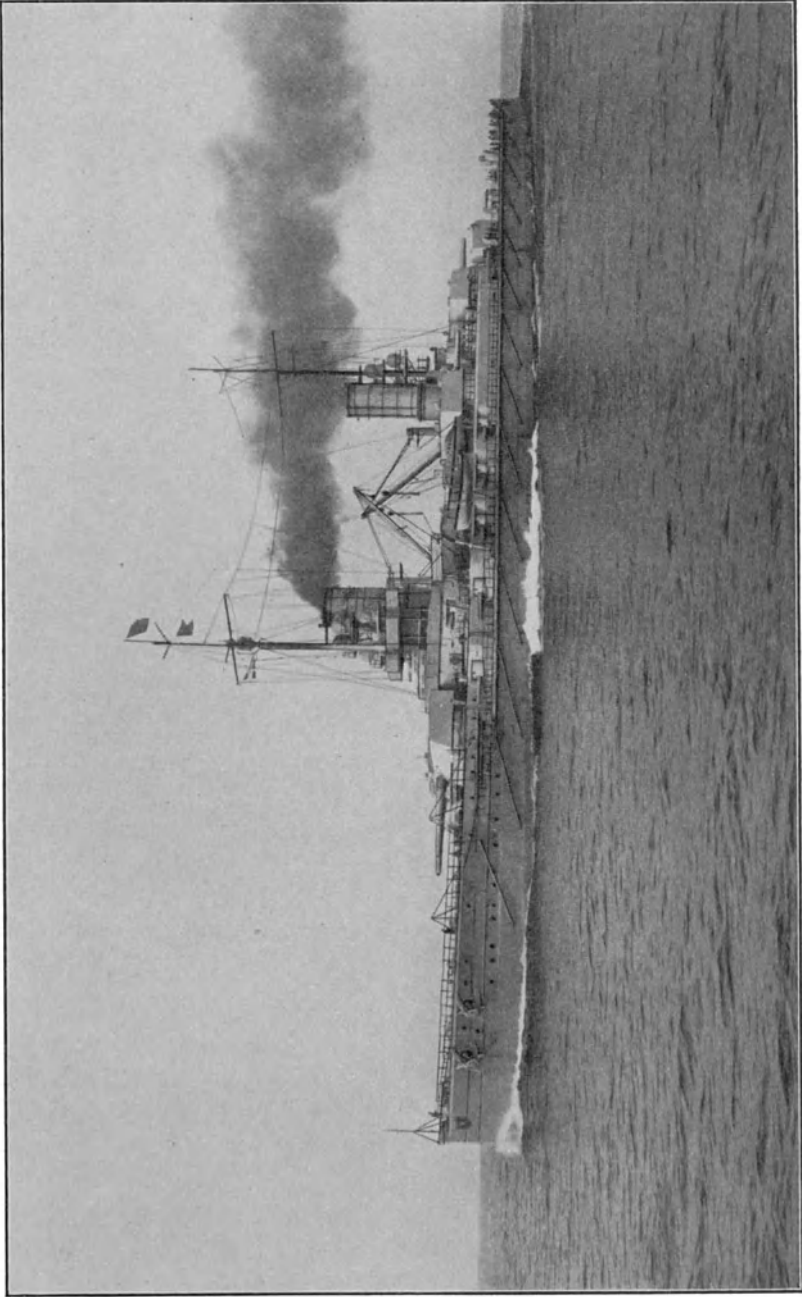
was sie irgend geheimhalten kann, auf das Aller sorgfältigste geheimhält. So wird z. B. die Stärke und die Anordnung der Panzerung unserer neuen Schiffe, auch solcher, die schon fertig sind, streng geheim gehalten. Das läßt sich auch ganz gut durchführen, denn man kann ein Kriegsschiff solange, wie man will, von außen ansehen: man wird nicht feststellen können, wie dick die Panzerung ist, und auch nicht, welche Teile des Schiffkörpers sie bedeckt. Gerade bei dem Panzer ist das aber sehr wichtig, denn im Kriege, vor dem Kampfe, wird sich der feindliche Admiral immer eine Art Berechnung machen, was er mit seinen Geschützen den gegnerischen Schiffen gegenüber ausrichten kann, vor allem, auf welche Entfernungen sie den Panzer des Gegners durchschlagen können. Weiß er aber nicht, wie dick und wie widerstandsfähig dieser Panzer ist, so kann er sich nachher im Gefecht sehr unangenehm täuschen. Hält er einen Panzer für stärker, als er ist, so fängt er zu spät an zu schießen. Hält er ihn für weniger stark, als er ist, so fängt er schon auf Entfernungen an zu schießen, wo seine Granaten wirkungslos abprallen.

Bekanntlich hat der Panzer eines Schiffes ein ungeheures Gewicht, und deshalb panzert man nur diejenigen Teile des Schiffes, deren Zerstörung besonders schlimm und gefährlich wäre. Das ist in erster Linie die gesamte Wasserlinie. Einige Meter unter und über ihr umläuft der Gürtelpanzer die ganze Schiffslänge. Am dicksten ist er im mittleren Teil des Schiffes, weil da wohl die meisten Schüsse treffen werden, außerdem die Kessel und Maschinen des Schiffes liegen. Nach den Schiffsenden zu läßt man den Panzer etwas schwächer werden, um Gewicht zu sparen. Wie stark und wie schwach er dort aber ist, wird möglichst geheim gehalten, und ebenso läßt man die Schiffswände da, wo etwa ungepanzerte Stellen sind, genau so aussehen, als ob sie gepanzert wären, und umgekehrt. Natürlich weiß aber jeder, daß die Geschütztürme, deren Form sich ja klar nach außen hervorhebt, schwer gepanzert sind, ja am schwersten überhaupt von allem Panzer auf dem Schiffe. In diesen Geschütztürmen ist, wie wir sahen, die hauptächtsliche Kampfkraft des Schiffes enthalten. Folglich müssen sie so stark wie möglich sein. Auch die Form der Geschütztürme, mit ihren runden und schrägen Flächen, soll bezwecken, daß feindliche Geschosse möglichst nicht senkrecht aufreffen, sondern schräge, und deshalb entweder abgleiten oder jedenfalls nur einen kleinen Teil ihrer vollen Durchschlagkraft zur Geltung bringen. Die kleinen und mittleren Geschütze stehen häufig nicht in besonderen

Türmen, sondern in sogenannten Kasematten, nämlich kleinen Abteilungen, die nach außen hin gepanzert sind und auch durch dünne Panzerwände im Innern wie in Kammern eingeschlossen sind. Das soll bezwecken, daß, wenn ein feindliches Geschloß einschlägt, dessen zerstörende Wirkung nicht mehrere mittlere oder leichte Geschütze auf einmal außer Gefecht setzt, sondern nur ein einziges.

Von größter Bedeutung ist es im Gefechte, daß die Geschütze sofort nach Abgabe eines Schusses wieder geladen werden. Alle, selbst die schwersten Kanonen sind heute mit Schnelladeeinrichtungen versehen. Wo früher ein Geschütz von einem Schusse zum anderen mehrere Minuten brauchte, da bedarf es heute nur Bruchteile von Minuten. Selbstverständlich ist es aber ein unschätzbare Vorteil, wenn es gelingt, den Gegner mit mehr Geschossen zu überschütten — und zwar in derselben Zeit, — als er seinerseits kann. Wie groß der Vorteil wäre, mag aus einem einfachen Beispiele hervorgehen. Ein Geschwader zählt acht Linienfahrer. Zehn schwere Geschütze auf jedem Schiff sind nach der Breitseite gerichtet, macht für acht Schiffe achtzig Geschütze. Feuere diese Geschütze alle Minute einen Schuß, so werden in fünf Minuten 400 schwere Granaten auf den Feind geschleudert. Kann aber der Feind vermöge seiner technischen Einrichtungen und besseren Ausbildung seiner Geschützleute mit derselben Anzahl von Kanonen alle halbe Minute einen Schuß abgeben, so wirkt er in fünf Minuten 800 Schuß auf mein Geschwader, seine Feuerkraft ist der meinigen also um das Doppelte überlegen. Die Schnelligkeit des Feuere muß also mit allen denkbaren Mitteln auf den höchsten Grad gebracht werden, der überhaupt erreicht werden kann. Dafür kommen nicht nur Mechanismen und Apparate in Betracht, die ein schnelles Laden gestatten, sondern vor allem und in der Hauptsache ist dafür die Ausbildung der Geschützmannschaften und der Munitionsmannschaften maßgebend. Außerdem auch die Schießfertigkeit der Offiziere und Stückmeister, denn je schneller diese zielen, je mehr Zeit wird für das Laden gespart. Die Munitionsräume liegen, wie schon an anderer Stelle gesagt wurde, tief unten im Schiff, so daß kein Geschützfeuer sie erreichen kann. Diese Räume bringt man möglichst senkrecht unter den Türmen und Geschützen an, so daß die Munition auf dem kürzesten Wege zu diesen emporgefördert werden kann. Dazu sind Maschinen und Hebewerke vorhanden, die natürlich von oben bis unten durch Panzer geschützt sind. Wenn die Munitionstransportvorrichtungen durch einen feindlichen Schuß beschädigt würden und nicht





Σιμενσχιφφ „Καίσερ“.

mehr funktionierten, ſo wäre das eine ſehr ſchlimme Sache. Man könnte zwar vielleicht dann mit Reſervevorrichtungen die Pulverladungen und Granaten an das Geſchütz ſchaffen, es würde aber viel länger dauern, als vorher, und je länger es dauert, deſto langſamer wird das Feuer des Geſchützes, deſto geringer die Kampfleiſtung des Schiffes. Ein modernes Kriegſchiff iſt mit Maſchinen und mechaniſchen Apparaten aller Art förmlidh vollgeſtopft, ſie zählen nach Hunderten. Erſt der nächſte große Seekrieg kann aber die Frage löſen, wie dieſe mechaniſche Innenwelt des Schiffes ſich im Gefechte bewähren und wie man ſich wird helfen können, wenn ſie ganz oder teilweise zerſtört iſt. Wahrſcheinlich wird ſich die alte Wahrheit wieder zeigen, daß im Kriege das Einfachſte das Haltbarſte und deſhalb das Beſte iſt.

Moderne Gefechte zur See zwiſchen zwei gut ausgebildeten und kampfluſtigen Gegnern werden wahrſcheinlich nur kurze Zeit dauern. Dazu hat die gewaltige Erhöhung der artilleriſtiſchen Kampfkraft und die gegen früher ungeheuer große Schnelligkeit des Feuerns in hohem Grade beigetragen. Im Ruſſiſch-japaniſchen Kriege, wo die gut ausgebildeten Japaner freilich einem in jeder Beziehung ſchlecht ausgebildeten, ſchlecht ſchießenden und ſchlecht geführten Gegner gegenüberſtanden, dauerte es nur zwanzig Minuten, da war die Schlacht entſchieden. Der japaniſche Admiral Togo führte ſein Geſchwader ſo, daß es vor der feindlichen Linie vorbeifuhr, alſo ſeine Breitſeiten alle auf die feindliche Linie zu Schuß kommen konnten, während das ruſſiſche Geſchwader nur die nach vorne verwendbaren Geſchütze ſeiner vorderſten Schiffe „zum Tragen“ (ſo lautet der techniſche Ausdruck) zu bringen vermochte. Innerhalb reichlich einer Viertelſtunde wurden inſolgedeſſen die vorderſten Schiffe der Ruſſen durch den japaniſchen Granatenhagel derart beſchädigt, daß ſie aus dem Kampfe ausſcheiden mußten.

Wie auch zu Lande, ſo hängt von der Führung in der Seefchlacht ſehr viel, ja, man möchte ſagen alles ab. Anders als im Landkriege ſind aber die Flotten- und Geſchwaderführer dem feindlichen Feuer, von Anfang bis zu Ende, genau ſo ausgeſetzt, wie jeder Mann der Beſatzung, ja unter Umſtänden noch mehr. Darin liegt naturgemäß eine ſchlimme Gefahr, denn wenn der Admiral getötet oder ſo ſchwer verwundet wird, daß er nicht mehr führen kann, ſo iſt die Flotte eben ohne Führung, und der nächſte Augenblick kann bereits ſchwere Verwirrungen ergeben. Um das nicht eintreten zu laſſen, hat man auf einer Flotte mehrere Führer. Der Flottenchef, der das Ganze leitet, wird auch in Friedens-

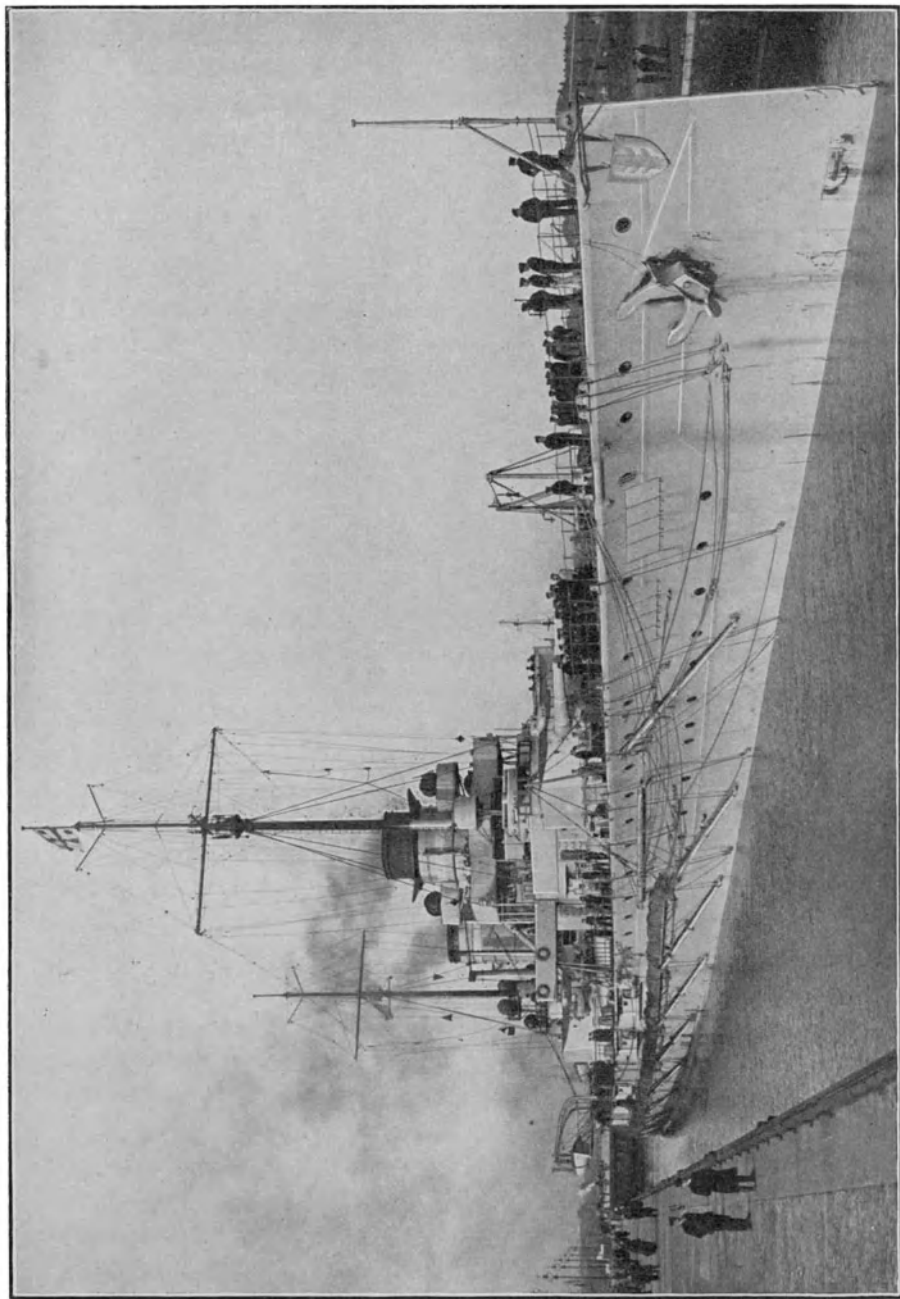
zeiten ſchon unterſtützt von den beiden Geſchwaderchefs, das ſind ebenfalls Vizeadmirale, und jedem Geſchwaderchef ſteht wiederum der ſogenannte zweite Admiral zur Seite. Verteilt ſind dieſe Admirale für gewöhnlich folgendermaßen: Auf dem Flaggſchiff der Flotte der Flottenchef, ein Vizeadmiral oder ein Admiral; auf dem erſten Schiffe jedes Geſchwaders — die Linienſchiffe werden innerhalb des Geſchwaders von eins bis acht numeriert — ein Vizeadmiral, auf jedem achten Schiff der zweite Admiral, ein Konteradmiral. Der Name Vizeadmiral zeigt übrigens, daß man ſchon in alten Zeiten einen Erſatz des Admirals „Vizeadmiral“ bereit haben wollte. Der Ausdruck Konteradmiral oder Gegenadmiral wird am beſten durch die engliſche Benennung hierfür erklärt, nämlich „Rear-Admiral“; „rear“ heißt nämlich „hinten“, es bedeutet alſo den Admiral, der das Hinterende der Schlachtlinie überwacht und mit ſeinem Schiffe darſtellt oder ſchließt.

Wenn der Flottenchef fällt oder nicht mehr führen kann, ſo iſt zunächſt die Frage, ob es ſofort gelingt, die Flotte hiervon zu benachrichtigen, und ob der im Dienſtrange folgende Vizeadmiral die Führung gleich übernehmen kann. Die Signalapparate werden nämlich oft zerſchossen ſein, und ob die funkentelegraphiſchen Apparate noch in Ordnung ſind, ſo daß ſie allerſeits funktionieren, muß mindedeſtens als fraglich betrachtet werden. Dazu kommt die Frage, ob das Schiff, auf dem ſich der nächſtälteſte Admiral befindet, gerade einen Platz in der Schlacht einnimmt, von dem aus ſich die geſamte Lage überſehen läßt. Kurz, die Erſatzfrage des Führers in der Seekriegsſchlacht iſt eine ſchwierige. Das beſte Vorbeugemittel und Heilmittel iſt für dieſe und jede andere Gefahr, daß alle Admirale und Schiffskommandanten durch ſorgfältige und hingebende Zusammenarbeit in den Friedensübungen derart in allem miteinander eins geworden ſind, und ſich ſo genau, auch ohne beſondere Signale uſw., verſtehen, daß die Flotte, ſelbſt nach dem Ausfallen des Führers, annähernd ſo weiterfährt und manövriert, wie er es getan haben würde. Wir glauben, daß es in der deutſchen Flotte tatſächlich ſo ſteht, und daß ein deutſcher Geſchwader, eine deutſche Schlachttlotte, auch innerlich ein geſchloſſenes Ganze bildet, das nur von einem einzigen Gedanken durchdrungen iſt.

## Große Kreuzer.

Wie eine Armee der Kavallerie bedarf, so braucht die Flotte Kreuzer, und zwar zu zwei Zwecken: zur Aufklärung und zur Teilnahme an der Schlacht selbst, ebenso wie übrigens auch auf dem Lande von Aufklärungskavallerie und von Schlachtenkavallerie gesprochen wird.

In der deutschen Marine unterscheidet man zwei Hauptklassen von Kreuzern, den großen Kreuzer und den kleinen Kreuzer. Der große Kreuzer oder, wie man ihn auch nennt, der Schlachtkreuzer, existiert in dieser Gestalt erst seit dem Jahre 1907. Bis dahin waren die Panzerkreuzer immer sehr viel kleiner als die Linienschiffe, trugen eine viel schwächere Armierung und schwächeren Panzer als sie, sollten aber ihnen an Geschwindigkeit um einige Knoten überlegen sein. Die deutschen großen Kreuzer, welche, mit dem Ende der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts beginnend, bis etwa zum Jahre 1904 gebaut wurden, waren nicht besonders gut gelungen, vor allem lange nicht schnell genug. Dann ging England, zugleich mit dem Bau seiner „Dreadnought“, zu ganz außerordentlich großen Kreuzern über, das Deutsche Reich mußte folgen, um nicht zurückzubleiben, und so entstanden Riesenschiffe, welche wir Schlachtkreuzer zu nennen pflegen. Das sind Schiffe, teils ebenso groß, teils größer als die Linienschiffe, sie tragen ebenso schwere Geschütze, wie sie, jedoch weniger an Zahl und vielleicht einen etwas leichteren Panzer; wie erwähnt, sind die Panzerstärken bei unseren modernen Schiffen unbekannt. Ein solcher Schlachtkreuzer, der anstatt zehn 30,5 Zentimetergeschützen, deren acht trägt, ist also ein Schiff von ganz außerordentlicher Kampfkraft und allen vor jener „Dreadnought“ gebauten Schiffen weit überlegen. Dazu kommt eine ganz gewaltige Geschwindigkeit, welche sechs bis sieben Knoten größer ist, als die gleichaltriger Linienschiffe. Diese entwickeln heute eine Höchstgeschwindigkeit von 22—23 Knoten, die großen Schlachtkreuzer eine solche von 28—30 Knoten. Die Schlachtkreuzer



Großer Kreuzer „Göben“ vor der Ausreise nach Konstantinopel.

sind Schiffe von sehr großer Länge, von schlanken, scharfen Formen, als Renner gebaut, die dagegen nicht so schnell und kurz drehen und manövrieren, wie die Linienschiffe.

Als Schlachtenkavallerie sollen diese Riesenkreuzer folgendermaßen tätig sein: während die beiden Linienschiffsflotten miteinander kämpfen und sich wie zwei Bulldoggen ineinander verbissen haben, soll eine Division oder ein Geschwader von Schlachtkreuzern den Augenblick benutzen, um den Feind an einem Ende seiner Schlachtlinie zu überflügeln, dieses unter das gefährliche Längsfeuer zu nehmen, zu infiltrieren, oder die feindliche Linie so zwischen zwei Feuer zu bringen. Der Chef des Schlachtkreuzergeschwaders kann die riesige Geschwindigkeit seiner Schiffe hierbei mit großem Erfolge ausnutzen und immer dahin fahren, wo er einen schwachen Punkt des Feindes erspäht hat oder wo, wie er sieht, seine eigene Linienschiffsflotte oder ein Teil von ihr, besonders schwer unter dem Feuer der feindlichen Linie zu leiden hat. Da stürmen dann plötzlich die Schlachtkreuzer herbei, fassen einen Teil der feindlichen Linie von der anderen Seite und überschütten sie mit einem plötzlichen Feuer aus ihren schweren Geschützen. So kann, genau wie es manchmal in den Landschlachten große Kavalleriemassen gewesen sind, die den Sieg sicherten, hier der Schlachtkreuzer es sein, der die Schlacht entscheidet. Hat nun die gegnerische Flotte ebenfalls Schlachtkreuzer bei sich, so kann die Sache verwickelt werden, und es ist sehr wahrscheinlich, daß die Schlachtkreuzerdivisionen oder Geschwader zunächst selbst miteinander kämpfen. In außerordentlichem Nachteile wird sich aber immer die Linienschiffsflotte befinden, welche überhaupt über keine Schlachtkreuzer oder zu wenige verfügt. Der deutschen Hochseeflotte sind im ganzen acht Schlachtkreuzer beigegeben. So viele haben wir aber noch nicht fertig, sondern unsere Flotte verfügt augenblicklich nur über vier von diesen Schiffen. Mit Stolz kann es uns Deutsche aber erfüllen, wie vorzügliche Schiffe die deutschen Schlachtkreuzer sind. Die Namen „*Von der Tann*“, „*Moltke*“ und „*Goeben*“ sind in der ganzen Welt bekannt und berühmt, weil eine deutsche Werft, die Firma Blohm & Voß in Hamburg, ein schiffbauliches und militärisches Meisterstück mit diesem Typ geliefert hat.

Der Schlachtkreuzer hat aber auch sonst im Hochseekriege eine ganz hohe Bedeutung: er soll aufklären. Was heißt aufklären? Kurz gesagt, es bedeutet, daß die Linienschiffsflotte von Schiffen, die schneller sind als sie, und die als vorgeschickte Späher dienen, Nachrichten bekommt, und zwar möglichst schnell und früh: wo die feindliche Linienschiffsflotte

sich aufhält, wie stark sie ist, aus was für Schiffen sie besteht, wohin ihr Kurs gerichtet ist usw. Der Chef unserer Linienschiffsflotte kann nur dann sich richtig auf die Schlacht vorbereiten oder, wenn er sich nicht stark genug fühlt, ihr aus dem Wege gehen. Um diesen Späherdienst nun zu tun, sind die Kreuzer da. Auch der Feind aber schickt seine aufklärenden Kreuzer vor, und zwar zu genau denselben Zwecken: er will wissen, wo unsere Linienschiffsflotte ist. So kommt es dann ganz von selbst, daß jede der beiden feindlichen Linienschiffsflotten sich mit einem weit vorgeschobenen Kreuzergürtel oder Kreuzerschleier umgibt; diese beiden Gürtel werden sehr oft aufeinander treffen. Wenn meine Aufklärungskreuzer feindliche Aufklärungskreuzer sehen und glauben, daß sie meine Linienschiffsflotte gefunden haben oder finden werden, so müssen diese feindlichen Kreuzer im ersten Falle vernichtet werden, während es im zweiten Falle genügt, sie zu verjagen. Auf keinen Fall dürfen meine Kreuzer aber dulden, daß Kreuzer des Feindes diesem, nämlich dem Führer der feindlichen Linienschiffsflotte, richtige Nachrichten über meine Linienschiffsflotte bringen. Die feindlichen Kreuzer denken natürlich daselbe, und so kommt es auch in der Aufklärungstätigkeit zu Kreuzerkämpfen. Um diese möglichst schnell und erfolgreich zu erledigen, sind die Schlachtkreuzer vorzüglich, denn ihre Geschwindigkeit ist größer als die der kleinen Aufklärungskreuzer. Dabei brauchen sie sich auch nicht bange machen zu lassen, wenn sie einmal aus Versehen in Schußweite von feindlichen Linienschiffen gelangen sollten, denn sie führen selbst große Geschütze, wie wir sahen, und ausreichenden Panzer. Alle Schiffe aber, die minder stark als die Schlachtkreuzer auf der See fahren, werden von ihnen mühelos eingeholt, ebenso mühelos vernichtet und auf den Grund des Meeres versenkt. Solch ein Schlachtkreuzer wird wie ein Würgengel über die Meeresflächen dahinsausen und den Schrecken aller anderen Kreuzer, aller Torpedoboote und nicht zum wenigsten auch aller älteren Linienschiffe bilden. Ein Schlachtkreuzergeschwader, das vor der Linienschiffsflotte herfährt, bahnt dieser den Weg und segt alle jene, sonst so gefährlichen, kleinen Feinde des Linienschiffs fort. Trifft es aber auf seinesgleichen, dann folgt der Kampf auf Leben und Tod. Der Schlachtkreuzer ist eine neue Waffe, und wir wissen nicht, wie es im nächsten Kriege zugehen wird, nur in Flottenmanövern stellt man Übungen und Versuche an. Diese wiederum sind geheim, wie alles Wichtigere, was im Flottendienste getan wird, wir wissen aber so viel, daß man in den beiden Marinen, welche Schlachtkreuzer besitzen, von ihrer Bedeutung

sehr hoch denkt. Alle diese Riesenkreuzer sind, wie die kleineren Schiffe schon lange, mit Turbinenmaschinen ausgerüstet, und nur so war es möglich, eine so hohe Geschwindigkeit für sie zu erzielen. Die Turbinenmaschine, das ist recht interessant, hat auch den Vorzug, daß sie dem Schiffe nicht jene zitternden Erschütterungen verursacht, wie die Kolbenmaschinen. Bei so riesig hoher Geschwindigkeit wirken die Erschütterungen der Kolbenmaschine nämlich auch ungünstig auf die Artilleriefchießleistungen zurück: Schiffskörper und damit die Geschütze geraten in eine zitternde Bewegung und der Schütze damit auch, der sein Gesicht fest an dem Fernrohrvisier hat. Je stärker der Schiffskörper zittert und erschüttert wird, desto schlechter wird geschossen, ja auch die langen Geschützrohre geraten in vibrierende Bewegung. Die Turbine dagegen läuft glatt und ruhig.

---



## Kleine Kreuzer.

Dem kleinen Kreuzer haben wir eben seine wichtigste Tätigkeit bei der heimischen Flotte bereits angedeutet. Er soll aufklären, sich dem Feinde an die Sohlen heften, aber jeden Kampf womöglich vermeiden. Wo bei der Aufklärungstätigkeit gekämpft werden soll, da muß der Schlachtkreuzer eintreten. Der kleine Kreuzer muß dafür sorgen, daß im Kampfe der Kreuzer die Fühlung mit der feindlichen Linienschiffsflotte nicht verloren gehe, denn davon hängt häufig nicht nur der Ausgang der Schlacht, sondern sogar der des Krieges ab. Der kleine Kreuzer hatte bis vor kurzer Zeit aus diesen Gründen gar keinen Seitenpanzer. Neuerdings gibt man ihm aber einen leichten Wasserlinienpanzer, hauptsächlich wohl wegen der immer größer werdenden Schußweiten der Geschütze, und dann weil die Größen der kleinen Kreuzer gewachsen sind, weil ihre Schnelligkeit erhöht werden mußte. Für Erhöhung der Schnelligkeit braucht man aber größere Maschinen, zahlreichere Kessel, einen größeren Kohlenvorrat, alles Dinge, die Raum und Gewicht in höherem Maße beanspruchen. Damit ist aber der kleine Kreuzer sichtbarer geworden, eine größere Scheibe, und für den Feind leichter zu treffen, also muß er gepanzert werden. Er trägt nur leichte Geschütze, außerdem einige Torpedoröhre, mit denen er sich gegen größere Schiffe verteidigen soll. Seine Geschütze dagegen hat der kleine Kreuzer nicht nur zum Kampfe gegen seinesgleichen, sondern vor allem für die Verfolgung und Vernichtung feindlicher Torpedoboote.

Dies ist eine Aufgabe von ganz außerordentlicher Wichtigkeit für den kleinen Kreuzer, um so wichtiger, weil die deutsche Marine sogenannte Torpedobootszerstörer, wie sie in manchen anderen Flotten vorhanden sind, nicht besitzt. Die deutsche Flotte hat nur diesen einen kleinen Kreuzertyp, und der ist so eingerichtet und berechnet, daß er für alle genannten Zwecke, und daneben für den Auslandsdienst, brauchbar ist. In einem Kriege, etwa zwischen Deutschland und Großbritannien,

würden Hunderte von feindlichen Torpedobooten die Nordsee anfüllen, um unsere Linienschiffe und großen Kreuzer aufzusuchen und mit ihren Torpedos anzugreifen, sei es auf hoher See oder aber an den Küsten und in den Flußmündungen. Das ist eine furchtbare Gefahr, und deshalb brauchen wir auch eine große Anzahl schneller kleiner Kreuzer. Nach dem neuen Flottengesetze sind für die heimische Flotte dreißig solcher Kreuzer bestimmt. Man möchte beinahe Bedenken tragen, diese Anzahl für genügend zu halten, besonders, weil ja ein erheblicher Teil von ihr für den eigentlichen Aufklärungsdienst der Flotte in Anspruch genommen sein wird.

Der kleine Kreuzer soll die Linienschiffe immer sorglich umgeben und Torpedobootsangriffe, wo er kann, von ihr abwehren. Sobald er ein feindliches Torpedoboot sieht, muß er es jagen und beschießen, womöglich vernichten. Die Geschwindigkeit ist deswegen für den kleinen Kreuzer — übrigens ebenso für den Schlachtkreuzer — von allerhöchster Bedeutung. Ein langsamer Kreuzer ist nicht viel besser als eine Kanone, die nicht schießen kann, oder als ein Linienschiff, das keinen Panzer trägt.

So haben wir allmählich die Zusammensetzung einer modernen Schlachtflotte vor unserem geistigen Auge entstehen lassen, beginnend von der Kerntruppe, der Linienschiffsflotte, welche die Entscheidung in der Schlacht sucht und bringt, aber allein doch nicht vollständig ist. Sie braucht Augen und Ohren, die weiter sehen und hören, als ihre eigenen, das sind die Kreuzer. Sie braucht aber auch die Schlachtenkavallerie zur See, das war der Schlachtkreuzer. Die Kreuzermassen, die bei jeder Flotte sind, bilden also keine willkürliche Zutat, sondern sind notwendig, ebenso wie die Glieder dem Leibe notwendig sind. Nie aber können Kreuzer die Linienschiffe ersetzen, denn die Linienschiffe sind die stärksten Schiffe, und wie überall in der Welt, so entscheidet auch hier der Stärkste und das Stärkste. Unwillkürlich hat man eine gewisse Vorliebe für den Kreuzer, der mit blüthartiger Schnelle bald hier, bald da auftaucht, kühne Vorstöße gegen die Übermacht ausführt, verwegene Aufklärungsarbeit treibt und in wenigen Tagen den Ozean zu durchqueren imstande ist. Auch er kann ungeheuer wichtige Dienste leisten, aber alles, was er leistet, das leistet er im Dienste der Linienschiffsflotte und für sie. Die Beherrschung der See kann lediglich das Linienschiff erringen und halten.

---

## Torpedoboote.

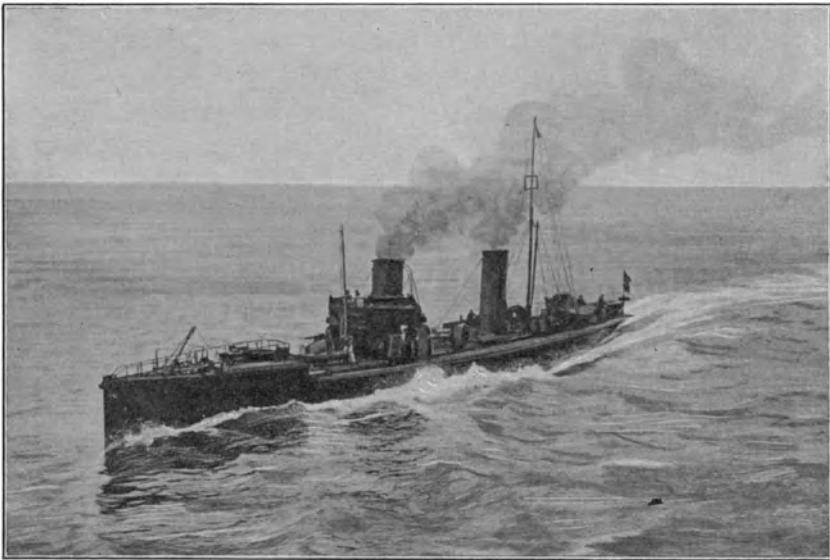
Vom Torpedoboote haben wir schon oft gesprochen und im besonderen gesehen, wie das Erscheinen des selbstbeweglichen Torpedos und der glänzende Aufstieg des Torpedobootes beinahe allgemein, und auch in der deutschen Marine, das Urteil blendeten; wie man glaubte, daß das kleine Torpedoboot gewissermaßen als der kleine aber gewandte David mit der Schleuder dem großen und ungeschlachteten Goliath-Linienschiff überlegen wäre. Wie meist bei solchen Stimmungen, folgte der Überschätzung des Torpedobootes bald eine Unterschätzung, hauptsächlich nachdem die Schnelladekanone und die Maschinentkanone auf den Linienschiffen und Kreuzern eingeführt war. Eine Zeitlang war die Überlegenheit dieser Waffen eine derartige, daß man sich von der Tätigkeit des Torpedobootes nur unter ganz besonders günstigen Umständen und bei Nacht gute Erfolge versprach. Dann, Anfang des neuen Jahrhunderts, gelang es, die Geschwindigkeit des Torpedobootes sehr wesentlich zu erhöhen, was freilich auch mit einer an und für sich unerwünschten Steigerung der Größe verbunden war. Es entstand das sogenannte große Hochseetorpedoboot, welches wir heute noch haben.

Das Torpedoboot, jedenfalls wie wir es in Deutschland im Laufe der Jahrzehnte entwickelt haben, ist ein Fahrzeug, für das der Torpedo die Hauptwaffe, ja beinahe die ausschließliche Waffe bildet. Dadurch unterscheidet es sich grundsätzlich von allen anderen Kriegsschiffen, denn bei diesen bildet die Artillerie die unbestrittene Hauptwaffe. Die Schutzwaffe des Torpedobootes ist ferner nicht eine Panzerung, sondern Schnelligkeit vor allem, und dann Unsichtbarkeit durch das Dunkel der Nacht. Hohe Schnelligkeit braucht das Torpedoboot auch, um ein großes Schiff angreifen zu können. Liefere es langsamer z. B. als ein Linienschiff, ebenso schnell, ja auch ein wenig schneller, so wäre ein erfolgreicher Angriff gegen ein unversehrtes, wachsamcs Schlachtschiff unmöglich, und das

Boot würde mit aller Gemächlichkeit durch seine Schnelladefanonnen in den Grund gebohrt sein, lange, ehe es seine Torpedoschüsse abgegeben hätte. Die Fahrtgeschwindigkeit des Torpedobootes kann also gar nicht hoch genug sein. Nun sind aber die Torpedoboote deshalb sehr dünn und leicht gebaut, und müssen es auch sein, nur muß man dabei aufpassen, daß die Bauart nicht zu wenig fest wird, denn dann können sie dauerndes Fahren auf hoher See, vor allem schlechtes Wetter, nicht vertragen. Die Gewalt der Seen verbiegt den Bootskörper, ja zerbricht ihn unter Umständen. Die Engländer haben aus diesem Grunde vor ungefähr zehn Jahren eine ganze Anzahl von Torpedobootten verloren. Sie waren lang, schmal und zu schwach gebaut, die Seen brachen den Bootskörper mitten durch, und sie sanken mit ihren Mannschaften auf den Grund. Die Franzosen begingen einen anderen Fehler: sie wollten hohe Schnelligkeit hauptsächlich durch Schmalheit und geringen Tiefgang erreichen. Dabei gingen die Konstrukteure zu weit und die Boote kenterten: sie waren, wie der Ausdruck lautet, nicht seefähig! In Deutschland hat man dagegen, obgleich natürlich bei dem intensiven Dienstbetriebe und der Kriegsmäßigkeit aller Übungen mancher Unfall vorgekommen ist, diese Fehler zu vermeiden gewußt. Die deutschen Boote haben eine so hohe Geschwindigkeit, wie sie jeweilig der Technik möglich ist, ohne dadurch die Seefähigkeit und die Seeausdauer zu beeinträchtigen. Ein wichtiger Punkt ist übrigens auch die Unterbringung der Besatzung. Es gab früher englische Boote, auf denen die Besatzung es auf die Dauer kaum aushalten konnte, denn man hatte allen Raum und alle Bequemlichkeit dem Streben nach Gewichtsleichtigkeit, und damit der Geschwindigkeit, geopfert. Nun sind aber die Anstrengungen des Torpedobootsdienstes an sich schon so außerordentlich groß, daß die höchsten Anforderungen an die Kräfte der Besatzungen gestellt werden. Im Kriege kommt aber alles darauf an, daß die Offiziere und Mannschaften der Torpedoboote in jedem Augenblicke frisch und kräftig, leistungsfähig und entschlußfähig sind; und das können sie nicht, wenn man das Boot, als ihre Wohnung, aller Bequemlichkeiten beraubt. Dürftig genug sieht es sowieso im Inneren von Torpedobootten aus. Und es ist deshalb kein sträflicher Luxus, sondern eine militärische Notwendigkeit, wenn das Mögliche an Bequemlichkeit für Offiziere und Mannschaften dort geschaffen wird. Man denke nur einmal an die Heizer. Wenn sie müde und schlapp sind, so können sie nicht ordentlich heizen, und das Boot läuft nicht seine volle Geschwindigkeit. Ja, man kann sagen, daß

die Leistung der Heizer in den allermeisten Fällen darüber entscheiden wird, ob ein Angriff des Torpedobootes erfolgreich wird oder nicht.

Die Hauptwaffe des Torpedobootes ist, wie wir sahen, der Torpedo. Die meisten deutschen Boote haben zwei Torpedorohre, und zwar liegen diese nicht, wie auf den großen Schiffen, unter Wasser, sondern über Wasser, ja sogar auf dem Oberdeck. Rein militärisch ist das natürlich ein gewisser Nachteil, denn die Rohre mit ihren Torpedos in ihnen können schon durch ein kleines Geschöß außer Gefecht gesetzt werden. Es läßt



Torpedoboot.

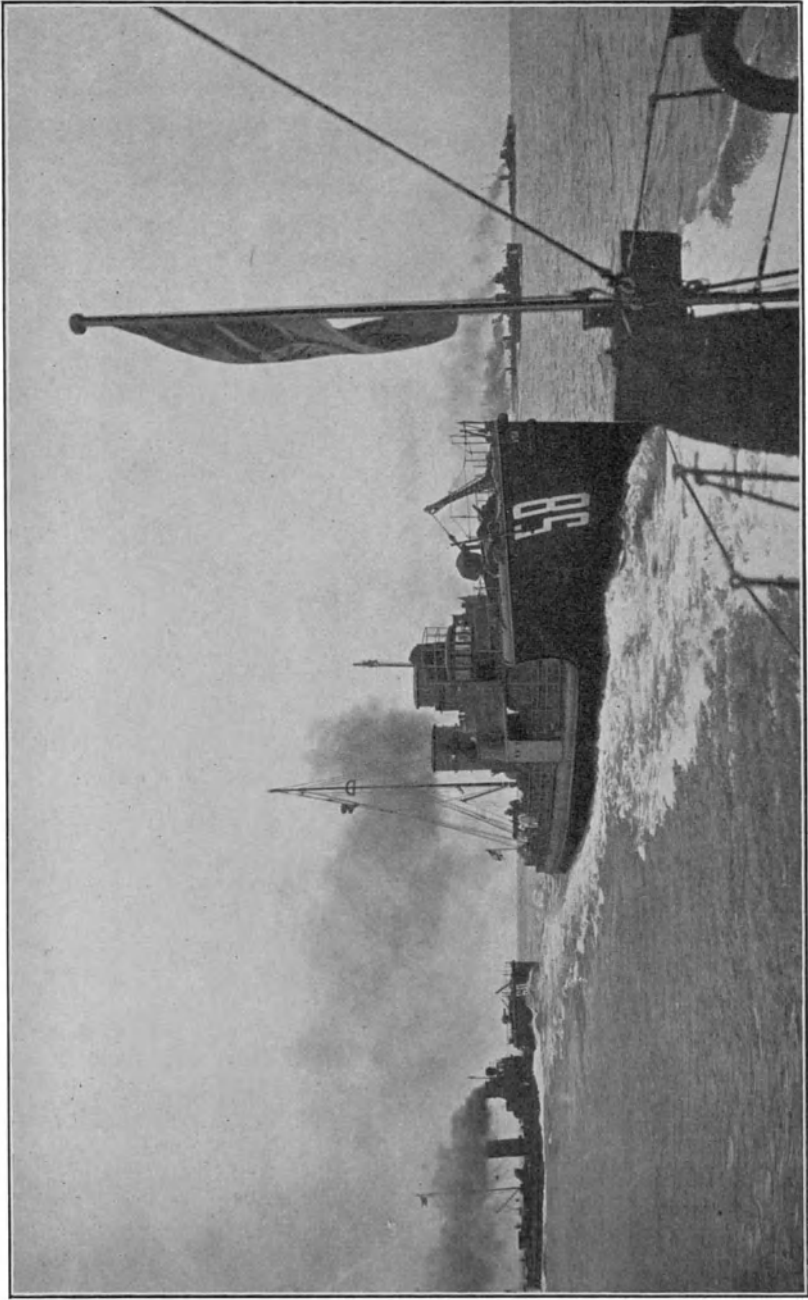
Arthur Renard, Kiel.

sich aber nicht anders machen, denn der Tiefgang und die Breite des Torpedobootes genügen lange nicht, um unter der Wasserlinie Torpedorohre einzubauen, zumal gerade die Unterwasserrohre sehr groß und schwer sind, während das Oberdeckrohr leicht und einfach gehalten werden kann. An Artillerie hat das Torpedoboot nur einige wenige kleine Geschütze, die dazu dienen sollen, Angriffe feindlicher Torpedoboote abzuwehren. Solche Kämpfe zwischen Torpedobootten untereinander kommen, wie der russisch-japanische Krieg gezeigt hat, bisweilen vor. Ein kluger Torpedoboottenkommandant wird sie aber womöglich immer vermeiden, denn er muß sich sagen, daß sein Boot nicht dazu

da ist, um gegen seinesgleichen zu kämpfen, sondern um mit seinen Torpedos große Schiffe schwer zu verletzen. Sowie er im Kampfe mit anderen Booten auch nur einige Beschädigungen erleidet, ist er für jenen großen Hauptzweck in den meisten Fällen untüchtig.

Nach den Bestimmungen, die auch der Deutsche Reichstag gutgeheißen hat, soll die deutsche Torpedoboote-Flotte aus 144 gefechtsfähigen Booten bestehen, also aus solchen, die nicht über zwölf Jahre alt sind. Man sieht aus dieser großen Menge, daß man vom Torpedoboot nur in der Masse verwendet Erfolg erwartet. Man rechnet sicherlich damit, daß im Kriege die Verluste an Torpedobooten ganz gewaltige sind. Wenn von diesen 144 Booten nur ein kleiner Teil erfolgreiche Angriffe macht, und von diesen wieder, nach dem Angriffe, ein großer Teil durch feindliche Granaten auf den Grund des Meeres versenkt oder von schnellen Kreuzern des Feindes überrannt wird, so wird man doch sagen müssen, daß die Torpedoboote ihre Aufgabe erfüllt und erfolgreich gekämpft haben. Deshalb gilt für die Tätigkeit der Torpedoboote im Kriege auch stets der Grundsatz, daß sie sich rückwärtslos einsehen müssen, wo immer eine Aussicht besteht, daß sie zu einem erfolgreichen Torpedoangriff gelangen können. Wenn der Chef einer Division oder Flottille sich vorher sagen muß: es ist wahrscheinlich, daß aus dieser Attacke kein einziges meiner Boote heil oder überhaupt zurückkehren wird, so darf er doch keinen Augenblick zögern, den Angriff zu versuchen, ebensowenig wie es eine Reiterschar tut, die sich blindlings dem feindlichen Feuer entgegenwirft, um die Hauptarmee zu entlasten.

Wie wird nun ein Torpedoboote-Angriff ausgeführt? Die Antwort auf diese Frage kann nicht ganz einfach gegeben werden, denn es gibt manche verschiedene Arten des Angriffes. Die beiden Hauptkategorien sind: der Angriff bei Nacht und der Angriff bei Tage. Von ihnen wiederum glaubt man, daß der Angriff bei Nacht die größeren Aussichten habe. Die Nacht bietet den großen Vorteil, daß sie das Torpedoboot bis zu einem gewissen Grade unsichtbar macht, ganz freilich nicht, denn selten sind die Nächte wirklich stockdunkel, besonders nicht auf dem weiten Meere, wo die Fläche ganz glatt ist und man sich nicht hinter irgendwelchen Anhöhen heranschleichen kann, wie auf dem Lande. Dazu kommt, daß auf allen großen Kriegsschiffen nachts ein sehr sorgfältiger Wachdienst besteht, und daß besonders ausgebildetes Personal beständig an den elektrischen Scheinwerfern bereit ist, um sie leuchten zu lassen, sobald sich etwas Verdächtiges auf dem Wasser zeigt. Diese wenn auch

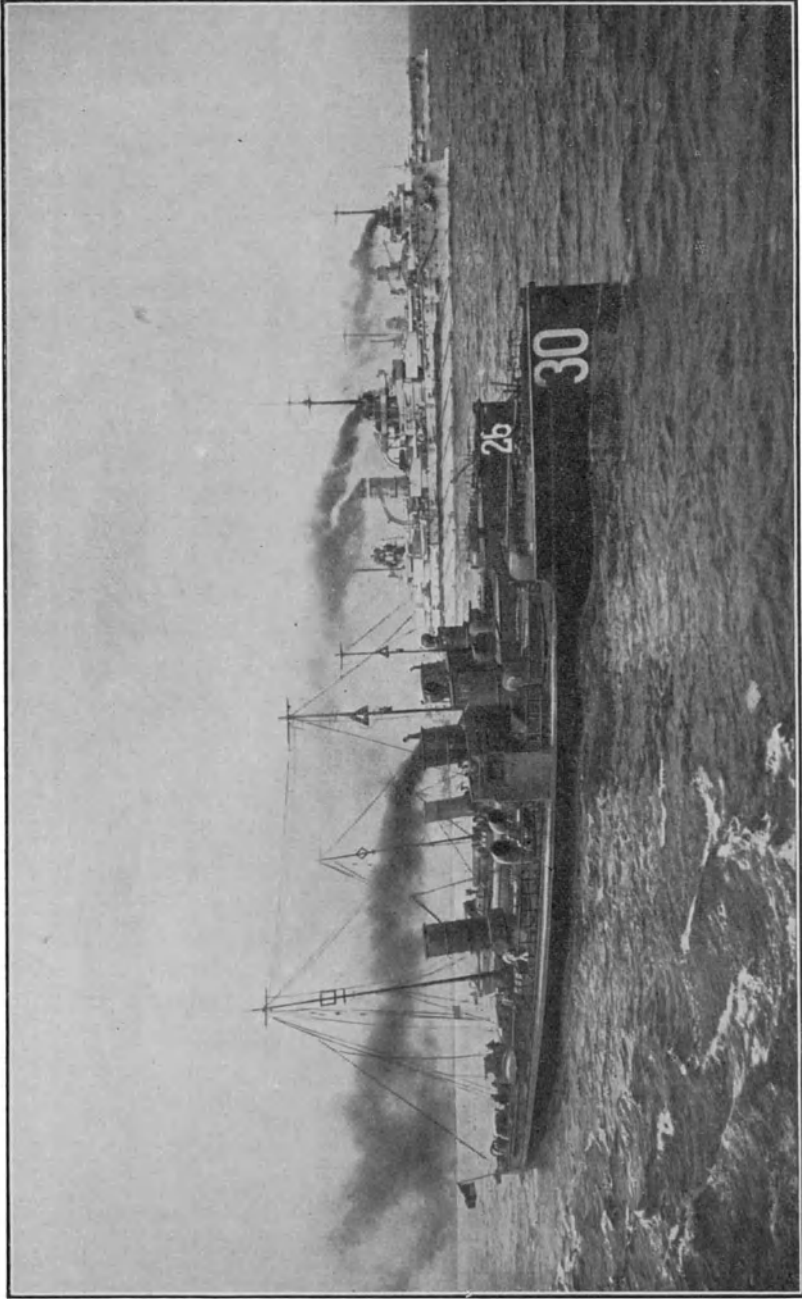


Torpedoboote in Fahrt.

nicht vollständige Unsichtbarkeit des Torpedobootes bildet eine seiner Hauptausichten in der Nacht. Diesem Vorteile stehen aber der Nachteil und die Unsicherheit gegenüber, daß die Menschen, welche auf dem Torpedoboote sind, auch bei Nacht nur wenig sehen können. Bevor die Boote aber die feindlichen Linienfahrer oder großen Kreuzer angreifen können, müssen sie dieselben sehen und, um sie zu finden, zum mindesten ungefähr wissen, in welcher Gegend sie sind, und dazu wiederum sie gesucht haben. Dieses Suchen des Feindes bildet eine der wichtigsten und dabei schwierigsten Seiten der Tätigkeit des Torpedobootes.

Wir wollen uns das an einem der Wirklichkeit entnommenen Beispiele erläutern. In einer Flußmündung der Nordseeküste liegt eine deutsche Torpedoboote-Flottille. Sie erhält Befehl, so schnell wie möglich ein feindliches Panzergeschwader anzugreifen, welches in der Nordsee, wahrscheinlich weit außerhalb Helgolands, bei Tage verankert liegt und bei Nacht hin und her kreuzt, um weniger leicht von Torpedobooten gefunden zu werden. Feindliche Kreuzer wimmeln ebenfalls in der Nordsee umher, bei Tage kommen sie bisweilen in Sicht der deutschen Küste und ziehen sich nur zurück, wenn größere deutsche Kreuzer Miene machen, sie zu verfolgen. Dann weichen sie zurück auf die hohe See, wo ihre eigenen großen Kreuzer liegen, die bereit sind, sie gegen die deutschen Kreuzer zu schützen. Angesichts einer solchen Lage ist also der Auftrag, den der Chef unserer Torpedoboote-Flottille erhalten hat, ein sehr schwieriger. Läuft er jetzt bei Tage mit seinen Booten aus, so kommt er nicht weit, sondern wird schon nach sehr kurzer Zeit von den feindlichen Kreuzern vernichtet werden. Läuft er aber erst mit Dunkelheit aus, so hat er gar keinen Anhalt dafür, wo ungefähr die feindliche Schlachtschiff-Flotte zu suchen und zu finden ist, denn die Fläche des Meeres ist ungeheuer, und der Raum, den auf ihr auch die größte Schlachtschiff-Flotte einnimmt, ist klein. Der Flottillenchef — besonders, wenn es mehrere Flottillen sind — wird es gewiß unter Umständen versuchen können, auch diese schwierige Aufgabe zu bewältigen. Schon oft ist es bei Friedensmanövern durch Glück und Sündigkeit gelungen, ein feindliches Panzergeschwader zu finden und anzugreifen, obgleich man seinen Aufenthaltsort nur ganz ungefähr wußte. Aber auch eine andere Seite bleibt noch zu berücksichtigen. Wie, wenn die feindlichen Panzerschiffe nicht gefunden werden, nachdem man stundenlang gesucht hat! Dann müssen die Torpedoboote in ihren Hafen oder ihre Flußmündung zurückkehren, und zwar ehe die Helligkeit des Tages angebrochen ist. Torpedoboote,

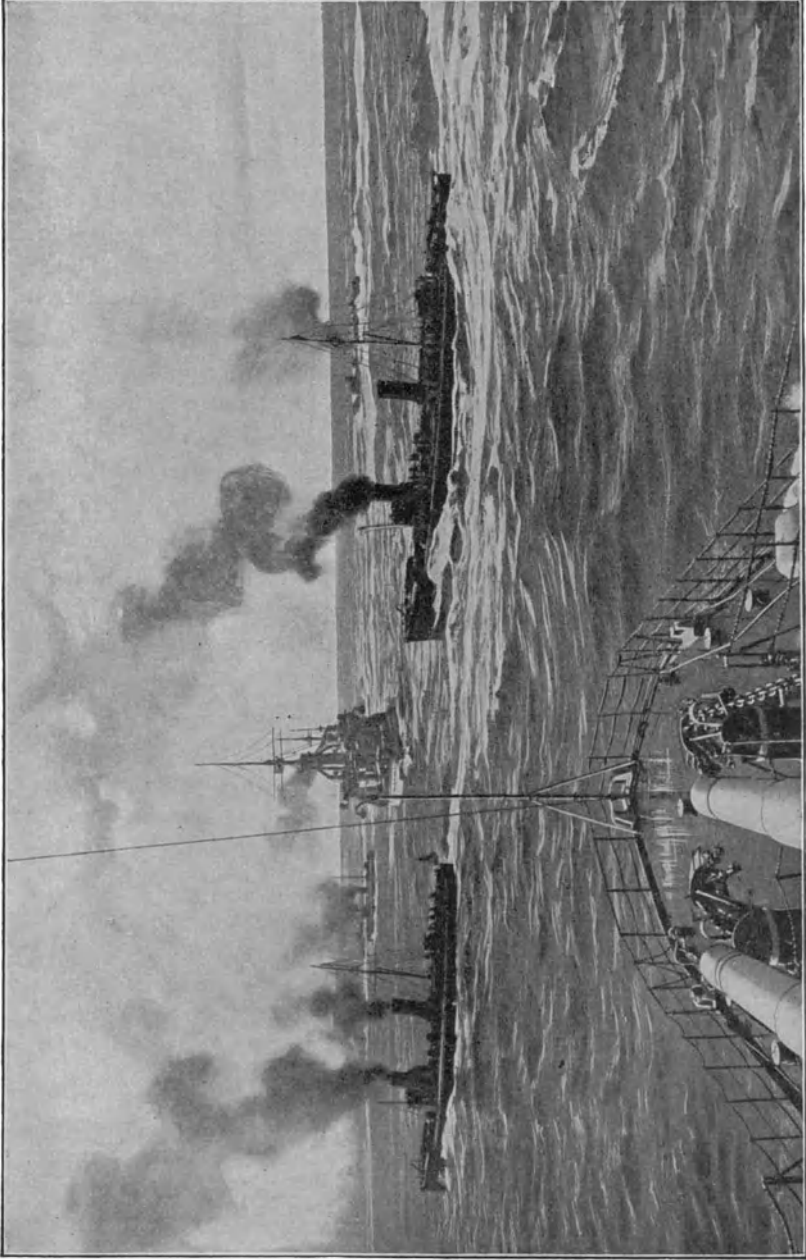




Frühjahrsmanöver der Hochseeflotte. Torpedoboote im Verbande der Flotte.

die nach Tagesanbruch, also auch in vorgeschrittener Morgendämmerung, sich dann noch auf hoher See oder außerhalb des Schutzes ihrer Küste blicken lassen, werden aller Wahrscheinlichkeit nach den schnellen feindlichen Kreuzern zum Opfer fallen. Wir sehen hieraus also, daß die langen Nächte für die Kriegführung des Torpedobootes die besten Nächte sind. In einer hellen Sommernacht, mit ganz früh anbrechender Morgenhelligkeit, sind unter den heutigen Verhältnissen die Aussichten für das Torpedoboot sehr gering.

Kehren wir aber zu unserem Ausgangspunkte zurück, im besonderen zur Frage, wie der Flottillenchef denn überhaupt trotz der feindlichen Kreuzer auf die hohe See hinausgelangt. Das ist von Ausnahmefällen, zum Beispiel wenn er, bei Unaufmerksamkeit des Feindes, mit seinen Booten unbemerkt hindurchschlüpfen kann, nur auf die Manier möglich, daß die deutschen Kreuzer zunächst voranfahen, die feindlichen wegzagen und so den Torpedobootten den Weg auf die hohe See hinaus bahnen. Dabei kann es natürlich zu Kämpfen kommen, ja diese können sich zu einer förmlichen großen Seeschlacht entwickeln, wenn die großen feindlichen Kreuzer den kleinen zu Hilfe kommen und die feindlichen Linienschiffe schließlich ihren großen Kreuzern. In einem solchen Momente, und gerade wenn derartige Gefechte sich zwischen den Schiffen angespannen haben, wird sich manches Mal eine schöne Gelegenheit für die Torpedoboote bieten, um hindurchzuschlüpfen und mit der feindlichen Schlachtflotte noch bei Tageshelle, vielleicht bei Anbruch der Dämmerung, Fühlung zu bekommen. Dann heißt es mit großer Geschicklichkeit und Vorsicht operieren, damit man sie unter keinen Umständen wieder aus Sicht verliert, andererseits aber auch nicht so nahe an sie herankommt, daß die Torpedoboote beschossen werden können. Sowie kleine Kreuzer zur Stelle sind, werden diese von dem feindlichen Geschwaderchef sofort den dringenden Auftrag erhalten, die Torpedoboote wegzujagen, womöglich sie zu vernichten. Werden aber unsere Boote gejagt, so können sie sehr leicht das feindliche Linienschiffsgeschwader außer Sicht verlieren. Dieses wiederum benutzt den Augenblick, um mit hoher Geschwindigkeit eine ganz andere Richtung einzuschlagen, als es vorher hatte, um so die Torpedoboote irrezuführen und sie in der Nacht vergeblich suchen zu lassen. Wenn viele Torpedoboote vorhanden sind, so werden sie sich immer teilen. Verfolgt ein feindlicher Kreuzer eine Torpedoboottenflottille oder =Division, die bis dahin geschlossen zusammenfuhr, so teilt sie sich in diesem Augenblicke nach vorheriger Verabredung für das Wiedertreffen.



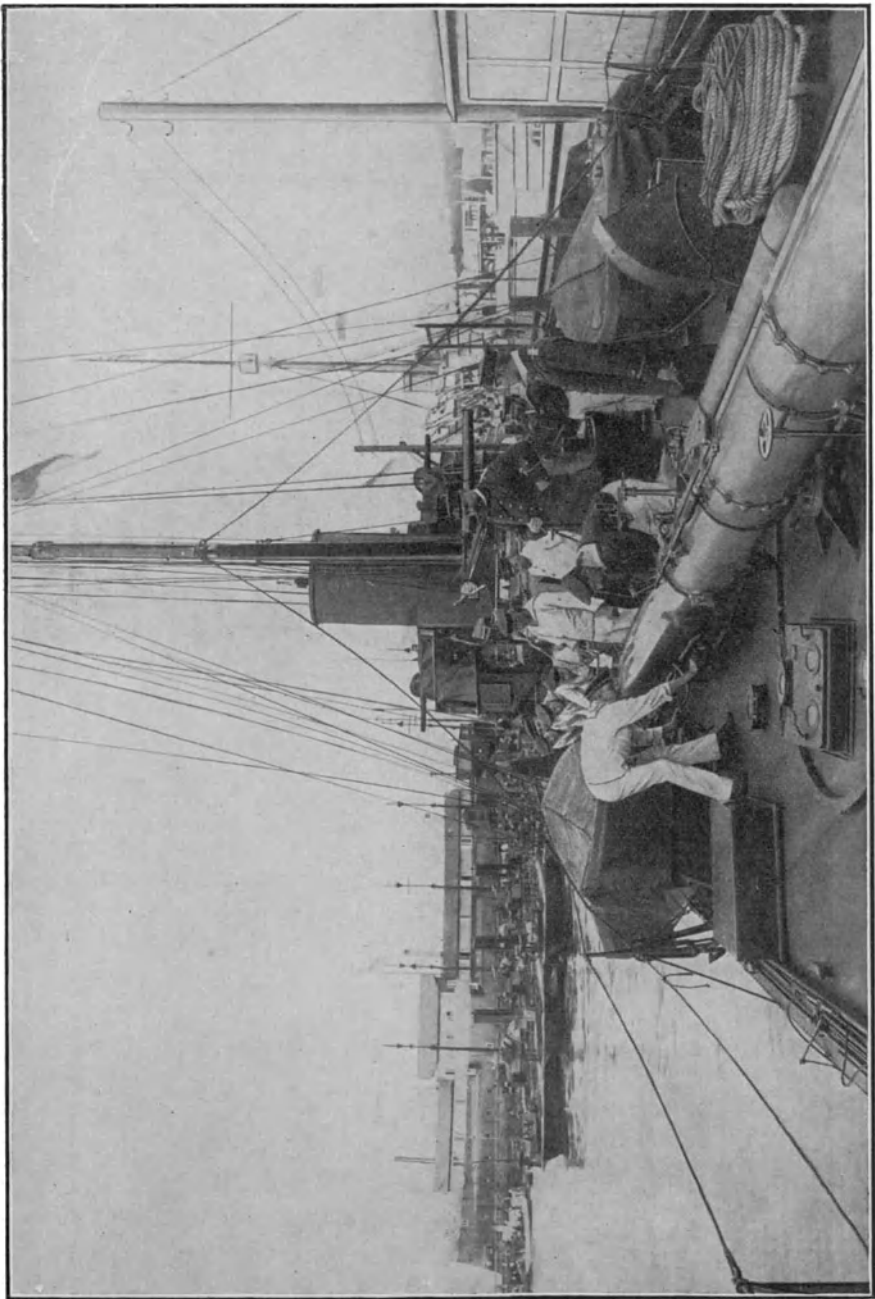
Erstgut Renard, Kiel.

Durchbruch einer Torpedobootdivision durch ein Linienschiffgeschwader.

Die Boote fahren nach allen Richtungen auseinander, und der feindliche Kreuzer kann nur eines zurzeit verfolgen, die anderen gehen wieder auf Sichtweite und Fühlung an das feindliche Linienschiffsgeschwader heran. Man sieht also, wie wichtig es ist, daß recht zahlreiche Torpedoboote immer vorhanden sind. Dann kommt es darauf an, wie viele und wie schnelle feindliche Kreuzer da sind, wie das Wetter ist, ob hell und klar oder unsichtig, ob glatte See oder hohe See, und noch viele Faktoren mehr, von denen jeder einzeln schon den Erfolg oder den Mißerfolg der Torpedoboote bedingen kann. Ein sicheres Rezept zum Erfolge läßt sich hier ebensowenig geben, wie bei irgendwelchen anderen schwierigen Unternehmen.

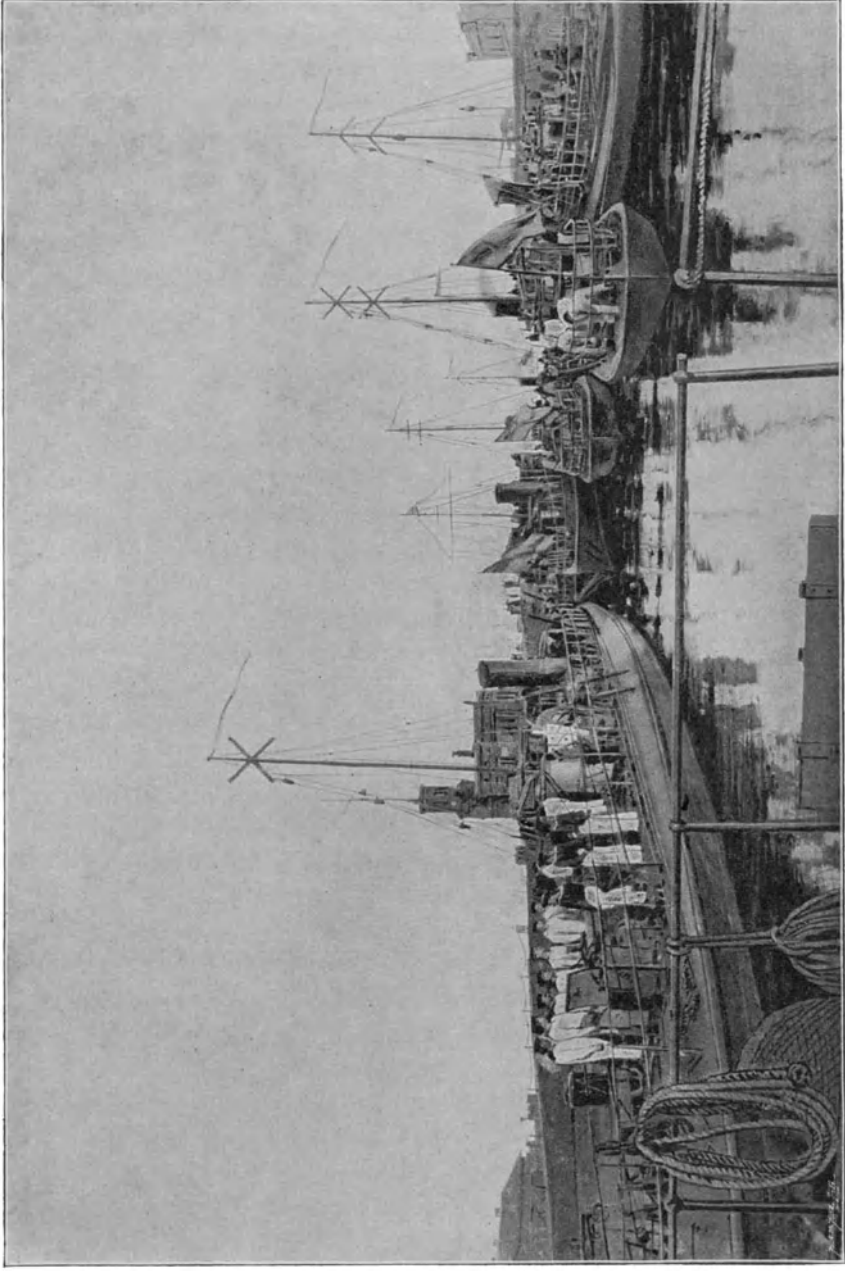
Nehmen wir aber an, es sei unseren Torpedobootsflottillen gelungen, sich der Verfolgung der feindlichen Kreuzer zu entziehen, gelungen durch Geschicklichkeit und List, vor allem auch durch den Schutz der allmählich herabsinkenden, immer stärker werdenden Dämmerung. Besonders kommt es den Torpedobootten gerade in einer solchen Lage zustatten, wenn kurz nach Sonnenuntergang, wie es häufig geschieht, die Klarheit der Luft abnimmt, sich am Horizonte eine Wolkenwand bildet; dann sind die Boote sehr schwer sichtbar, während die hohen Rümpfe der Kreuzer und Linienschiffe noch weithin erkennbar bleiben. Ein wichtiges Erfordernis ist, daß die Torpedoboote möglichst wenig oder gar nicht Rauch aus dem Schornstein gelangen lassen. Läßt es sich aber nicht vermeiden, so muß wenigstens vermieden werden, daß die Rauchsäulen in die Höhe steigen und so zu weithin sichtbaren Verrätern werden. Dieses Kunststück bringt man fertig, indem man das Boot eine so hohe Geschwindigkeit laufen läßt, daß die Rauchsäule durch den Druck der Luft sich horizontal, also niedrig, auf das Wasser legt. Das ist so einer von den kleinen Kunstgriffen aus der Praxis des Torpedobootskommandanten, der beiläufig hier Erwähnung finden mag.

Je stärker die Dunkelheit nun wird, desto näher müssen die Torpedoboote an die feindlichen Linienschiffe heranschließen, denn mit der Dunkelheit nimmt die Sichtweite ab, und aus dem Auge verlieren dürfen sie die Schiffe unter keinen Umständen, sonst ist möglicherweise alles verloren. Zugleich aber wächst wieder die Gefahr vor den feindlichen Kreuzern, denn diese schließen ebenfalls an ihre Linienschiffe näher heran, umgeben sie in dichtem Kreise und halten sorgfältige Umschau nach Torpedobootten. Jene Lichter, welche sonst jedes Schiff führt: an der rechten Seite ein grünes, an der linken ein rotes, oben im Mast ein



Auf Deck eines Torpedobootes.

weißes und am Hinterende noch eine sogenannte Hecklaterne, sind auf allen feindlichen Schiffen gelöscht oder gar nicht entzündet worden. Das nennt man „mit abgeblendeten Lichtern fahren“; auch aus den inneren Räumen des Schiffes darf kein Lichtschimmer nach außen fallen, alles muß ganz dunkel bleiben, damit etwaige feindliche Torpedoboote, auf die man ja im Kriege immer gefaßt sein muß, das abgeblendete Geschwader nicht finden. Ebenso denken die Torpedoboote von sich auch, auch sie sind vollkommen abgeblendet. Nachdem völlige Dunkelheit hereingebrochen ist, heißt es nun, den Angriff auf die feindlichen Linienschiffe mit Energie vorbereiten. Dazu gehört vor allem, daß die Boote nach vorne aufdampfen, um das Geschwader nach dem Angriffe auf dem entgegengesetzten Kurse passieren zu können, denn dann nähert man sich schnell und ist schnell wieder außer Sicht. Ein Boot, welches in derselben Richtung wie das Geschwader, neben ihm, dampfte, würde wie ein stillstehendes Ziel oder wie ein nur sehr wenig bewegtes sich den Geschützen des Feindes bieten und schon nach kurzer Zeit abgeschossen werden. Nehmen wir an, unsere Boote hätten nunmehr eine günstige Stellung, schräg vor von dem Flottenflaggschiffe, in ziemlicher Entfernung, eingenommen. Die Kommandanten und Flottillenchefs haben sich noch einmal mit ihren Nachtgläsern vom Kurse des feindlichen Geschwaders überzeugt. Einige leise Kommandos werden gegeben. Alles ist auf den Gefechtsstationen, die Torpedoröhre sind geladen und die Torpedos scharf gemacht, d. h. entschert. Nun schwenkt das Führerboot mit höchster Fahrt auf den Feind los, die anderen Boote folgen. Die beiden vordersten Boote greifen das Flaggschiff an, die hinteren ein anderes Schiff, wie es ihnen gerade passend erscheint. Der Angriff besteht darin, daß das Torpedoboot das feindliche Schiff auf gute Schußentfernung passiert und dann womöglich alle seine Torpedoröhre auf es abfeuert. Wie groß diese „gute Schußentfernung“ ist, richtet sich in der Hauptsache nach der Sichtigkeit der Luft, unter Umständen auch nach dem Zustande der See. Bei der heutigen Dervollkommnung des Torpedos wird man bei Nacht wesentlich weiter schießen können als früher, wo die gute Schußweite nie über 300 Meter betragen durfte. Ein schlimmer Feind während eines solchen Angriffes ist für die Torpedoboote der elektrische Scheinwerfer. In seinem Gebrauche haben die Schiffe heute eine außerordentliche Fertigkeit. Im Momente, wo das Boot vom Linienschiffe aus gesichtet wird, trifft es der grelle Strahl des Scheinwerfers, der einerseits den Torpedobootskommandanten blendet,



Торпедоботдивизион им „Сталл“. По фотографии von S. Klopffmann in Wilhelmshaven.

andererseits für die Schnelladekanonenschützen das Boot beleuchtet und ein sichtbares Ziel aus ihm macht. Hat ein Boot Glück, und wird es sehr geschickt geführt, so kann es bisweilen aus dem Scheinwerferlichtkegel wieder hinauslaufen, sonst ist eben nichts zu machen, und manches Torpedoboot wird während der wenigen Minuten zusammengeschoffen werden, wo es vom Scheinwerfer des Linienschiffes beleuchtet ist. Die Hauptsache aber bleibt für das Torpedoboot, ob es tatsächlich zum Angriffe gelangt ist, also seine Torpedos mit Erfolg abgefeuert hat; dann ist sein Zweck erreicht, nachher mag kommen, was will. Ein Torpedo, der ein modernes großes Linienschiff trifft, reißt unter allen Umständen ein großes Loch, so daß eine oder mehrere Abteilungen voll Wasser laufen und das Schiff in seiner Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit stark beeinträchtigt wird, so jedenfalls, daß es am folgenden Tage nicht mehr an einer Schlacht teilnehmen kann. Mehrere Torpedoschüsse werden auch ein großes modernes Linienschiff zum Sinken bringen. Denkt man sich, daß es deutschen Torpedoboote gelänge, im Laufe mehrerer Nächte eine Anzahl Linienschiffe zum Sinken zu bringen oder kampfunfähig zu machen, so könnte allein dadurch, und wenn auch hundert Torpedoboote dabei ihr Leben lassen müßten, der deutschen Linienschiffsflotte der Sieg erblühen. Das ist aber ein Ziel, für das kein Opfer zu hoch ist.

Ein solcher Torpedobootsangriff im Kriege ist ein Augenblick von einzigartiger Spannung. Mit riesiger Geschwindigkeit rasen die Boote in das Dunkle, in Richtung auf den dunklen Linienschiffschatten, den nur ein geübtes Auge erkennt. In einem haarscharf abgepaßten Augenblick muß die Richtung des Bootes so geändert werden, daß es nicht gegen das feindliche Schiff anrennt, denn in wie kurzer Zeit sind ein paar hundert Meter zurückgelegt. Dann hört man einen schwachen Knall, einen Fall ins Wasser: der Torpedo ist aus dem Rohre heraus und läuft auf den Feind zu. Inzwischen aber leuchten die Scheinwerfer der Linienschiffe, ein wütendes Feuer aus den Schnelladekanonen prasselt auf und um die Boote, die ihrerseits ihren kleinen Scheinwerfer nach der Kommandobrücke der Linienschiffe richten, um die Menschen dort zu blenden. Ganz kurze Zeit, nachdem der Torpedo ins Wasser gelangt ist, entscheidet sich, ob er trifft oder nicht: entweder ein starker dumpfer Explosionsknall oder — nichts, denn der fehlgehende Torpedo explodiert nicht, sondern läuft weiter, bis die seine Maschine treibende Preßluft verbraucht ist. Die Boote, welche dem feindlichen Feuer nicht



zum Opfer gefallen und noch genügend bewegungsfähig sind, dampfen nun so schnell wie möglich fort, um noch vor Tagesanbruch den schützenden Hafen oder die Küste zu erreichen.

So ungefähr kann sich der Torpedobootsangriff abspielen, aber natürlich kann es auch ganz anders kommen, sei es, daß das Glück die Boote begünstigt und sie vollkommen überraschend und unvermutet, ohne bemerkt zu werden, bis auf Schußweite herankommen läßt, oder aber, daß alle Boote von den Kanonen der feindlichen Kreuzer und Linienfahrer, wie die Häfen auf der Treibjagd, eines nach dem andern abgeschossen werden, bevor sie selbst zum Torpedoschusse gekommen sind. Der Dienst und die Tätigkeit des Torpedobootes läßt sich nicht schablonenmäßig beschreiben, es gibt hundert Gelegenheiten im Kriege, wo es, vor ganz unerwartet neuen Lagen gestellt, entweder Erfolg oder Mißerfolg haben wird, entweder Glück oder Unglück. Ungeheures Risiko ist immer vorhanden, der einzige wirkliche Wert, der trotz Wind und Wetter und Mißgeschick immer der gleiche bleibt, ist die Tüchtigkeit der Besatzungen, eine Tüchtigkeit, die zum einen Teil durch vorzügliche Ausbildung erreicht wird, zum andern durch den Geist todesverachtender Verwegenheit, verbunden mit ruhigem, schnellem Entschluß, mit List und Gewandtheit.

Niemand vermag zu sagen, wie ein künftiger Krieg sich abspielt und was er bringt, wir wissen aber, daß die deutschen Torpedoboote mit ihren Besatzungen das Höchste leisten werden, was erreichbar ist.

Die Kriegstätigkeit des Torpedobootes bei Tage läßt sich kürzer beschreiben. Kein Torpedoboot darf riskieren, sich bei Tage in Artillerieschußweite eines vollkommen gefechtsfähigen, unversehrten feindlichen Kriegsschiffes zu begeben. Bei der großen Treffgenauigkeit der modernen Kanonen, bei ihrer Menge und bei ihrer Feuerschnelligkeit würde es längst, bevor es zum Torpedoschuß gekommen wäre, zerrissen und durchlöchert von den feindlichen Granaten auf dem Grunde des Meeres liegen. Das wäre ein zweckloses und deswegen militärisch durchaus unrichtiges Verfahren. Sind dagegen feindliche Linienfahrer und Schlachtkreuzer in einer Schlacht durch das Artillerief Feuer schon stark mitgenommen, haben sie an Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit Einbuße erlitten, und besonders, ist ihre leichte und mittlere Schnellfeuerartillerie zum Teil zerschossen, also außer Gefecht gesetzt, dann kann der Augenblick für die Torpedoboote gekommen sein, sich sogar bei Tageslicht auf diese Schiffe zu stürzen und ihnen den Garaus zu machen. Auch in einer großen Seeschlacht wird ein solches Eingreifen vielleicht mit Erfolg

möglich sein. Man denke sich die folgende Lage. Zwei Linienschiffsgeschwader oder Flotten befinden sich in heftigem Kampfe miteinander und haben sich gegenseitig schon viel Schaden zugefügt, mehrere Schiffe auf beiden Seiten sind schon schwer beschädigt zurückgeblieben. Die Kreuzer der beiden Geschwader sind ebenfalls zum Teil miteinander handgemein geworden, kurz, auf allen Seiten und Enden brüllt die Schlacht. Das kann der Augenblick sein, wo eine große Masse von Torpedobootten, die sich auf einen Teil der feindlichen Linie stürzt, auch bei Tage der Schlacht eine entscheidende Wendung zu geben vermag. Die Kunst und die Schwierigkeit wird nur darin liegen, den richtigen Augenblick abzupassen und die Boote auch gegen die Schiffe des Feindes auf gute Schußweite heranzubringen. Man muß bedenken, daß in einer solchen Seeschlacht die Gefechtslinien der Schiffe ganz unberechenbar, bald in dieser, bald in jener Richtung fahren, bald wenden, bald schwenken; fortwährend verändert sich das Bild, und dabei fliegen die Massen der Granaten nach allen Seiten hin, und natürlich noch weit auf das Meer hinaus, sofern sie ihre Ziele nicht treffen. Die Torpedoboote aber, die außerhalb dieses Schlachtenwirbels dampfen und den Augenblick und die Stelle abpassen, um einzugreifen, sie dürfen nicht zu nahe an den Kämpfenden sein, denn sonst können sie allein durch irregehende Granaten außer Gefecht gesetzt werden. Sie müssen also ziemlich weit ab bleiben und erst in dem Moment, wo sie angreifen, dann aber mit höchster Geschwindigkeit, auf den Feind losrennen. Das ist in der Praxis nicht leicht. Die Aufgabe an sich aber ist recht ähnlich der von großen Kavalleriemassen, wenn sie sich auf den bereits erschütterten Gegner stürzen. Je mehr der Feind geschwächt, und je mehr seine Aufmerksamkeit und auch sein Artilleriefeuer durch den Kampf gegen die Linienschiffe in Anspruch genommen ist, desto sicherer werden die Torpedoboote Erfolg haben; freilich wird es gewaltige Opfer kosten, darüber darf man sich keinen Zweifeln hingeben.

Alles in allem: man darf das Torpedoboot nicht überschätzen, aber das können wir kühnlich sagen: es wird eine bedeutende Rolle im nächsten Seekriege spielen.

---

## Unterseeboote.

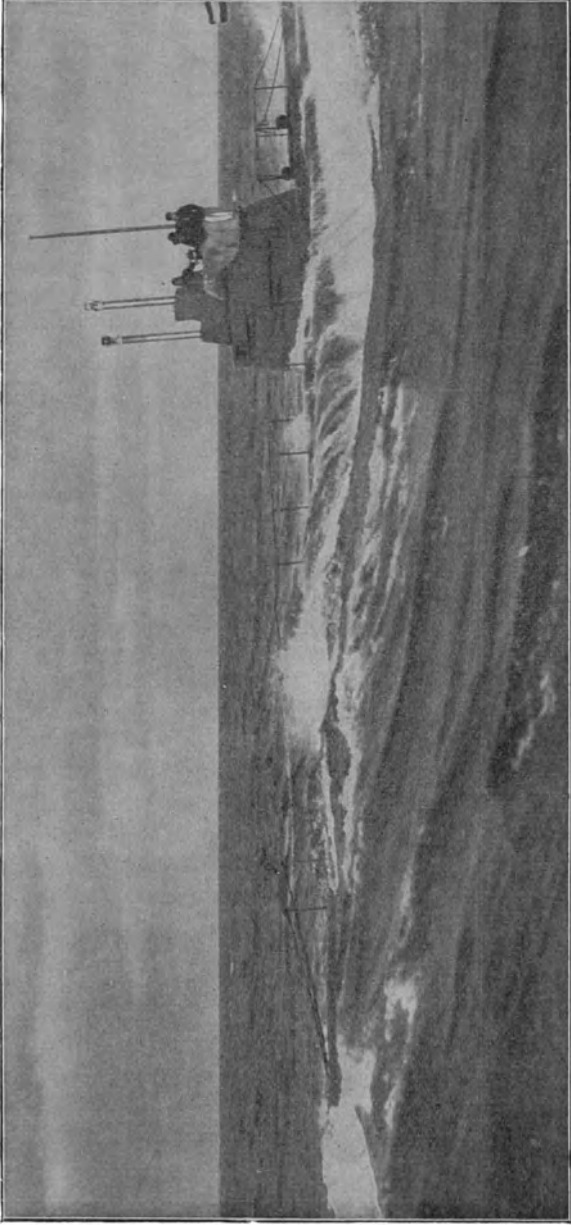
Wir kommen zur jüngeren Schwester des Torpedobootes, dem Unterseeboot. Jüngere Schwester ist es ganz genau genommen freilich nicht, denn schon vor mehr als hundert Jahren haben sich die Menschen mit der Frage des Baues unterseeischer Boote beschäftigt und versucht, sie zu lösen. Wirklich kriegsbrauchbare Unterseeboote herzustellen, ist aber erst nach Beginn des neuen Jahrhunderts gelungen. Heute befindet sich das Unterseeboot in schneller fortschreitender Entwicklung.

Das Unterseeboot soll nun nicht etwa, wie man sich oft denkt, immer oder beinahe immer unter Wasser fahren. Darauf ließe der Name wohl schließen, es ist aber nicht so. Unter Wasser kann man beinahe gar nichts sehen, und auch wenn die Technik hier künstliche Aushilfen gefunden hat, so genügt das nicht. Dazu kommt, daß der Widerstand des Wassers sehr groß und die Geschwindigkeit des ganz unter Wasser fahrenden Bootes nur eine geringe ist. Das sind die Hauptgründe, weshalb das Unterseeboot immer, wenn es nicht in Sicht des Feindes oder in Gefahr, plötzlich von ihm überrascht zu werden, sich befindet, über Wasser fährt. Dabei besitzt es aber Mechanismen und andere Einrichtungen, die es befähigen, in wenigen Minuten unter die Wasseroberfläche hinunterzutauschen, wie eine Taucherente. Vorher müssen natürlich die sämtlichen Ventile, Öffnungen, wie Türen, Luks usw., fest geschlossen werden. Bleibt auch nur eine kleine Öffnung, so kann dadurch in wenigen Minuten der Untergang des Bootes, durch Einströmen des Wassers, herbeigeführt werden. Zum Fahren über Wasser, wie ein gewöhnliches Schiff, hat das Unterseeboot einen Ölmotor, zum Fahren unter Wasser einen elektrischen Motor. Beim Untertauschen des Bootes wird der erstgenannte ausgeschaltet, der letztere eingeschaltet. Diese doppelte Art der Motoren ist nötig, weil man den Ölmotor unter Wasser nicht brauchen kann, denn die verbrauchten Gase haben da

keinen Abzug nach außen. Genug, auf diese Weise wird die innere Einrichtung des Bootes noch verwickelter, als sie schon ist, und man muß wünschen, daß die Technik recht bald Mittel und Wege finde, um auch das Unterseeboot, wie die übrigen Schiffe und Fahrzeuge, durch einen einzigen und einheitlichen Motor vorwärtstreiben zu lassen. Die Bewaffnung des Unterseebootes besteht hauptsächlich aus Torpedos und Torpedoröhren. Insofern sind wir berechtigt, es eine Schwester des Torpedobootes zu nennen. Neuerdings gibt man vielfach dem Unterseeboote noch eine leichte Schnelladekanone, um sich gegen seinesgleichen sowohl wie gegen Torpedoboote zu verteidigen. Moderne Unterseeboote sind so groß wie die größten Torpedoboote, und es ist möglich, daß sie in kurzer Zeit noch größer gebaut werden. An Schnelligkeit fehlt es noch vor allem, und mit den bisherigen Motoren kann man ohne Vergrößerung des Bootsdisplacements viel höhere Schnelligkeit bis jetzt nicht erlangen. Je größer das Boot, desto mehr wachsen aber auch manche Unzuträglichkeiten, kurz, die Aufgabe ist eine recht schwierige. Wir können im einzelnen schon deswegen nicht auf die technischen und militärischen Eigenschaften des Unterseebootes eingehen, weil alle Marinen ohne Ausnahme diese Einzelheiten auf das Sorgfältigste geheimhalten.

Die kriegerische Aufgabe und Tätigkeit, die dem Unterseeboote, wie es jetzt ist, obliegen würde, unterscheidet sich von denen des Torpedobootes hauptsächlich dadurch: das Torpedoboot ist in der Hauptsache die Waffe der Nacht, das Unterseeboot die des Tages. Ausnahmen von dieser Regel können natürlich, ebenso wie die umgekehrten beim Torpedoboot, auch für das Unterseeboot vorkommen. Dieser grundlegende Unterschied der Verwendung beruht einfach darauf, daß das Torpedoboot seine Unsichtbarkeit von der Nacht erhält, das Unterseeboot aber dadurch, daß es unter Wasser fährt, unsichtbar wird; ferner sieht das Unterseeboot im Dunklen gar nichts, wenn es unter Wasser, und viel weniger als das Torpedoboot, wenn es an der Wasseroberfläche fährt, denn es liegt auch dann nur ganz niedrig über Wasser, sein Gesichtsfeld ist also sehr klein, und bei bewegter See kann es überhaupt nichts sehen.

Nun wird sich dem Leser schon verschiedentlich die Frage aufgedrängt haben, wie denn überhaupt das Unterseeboot unter Wasser sehen kann. An und für sich sieht man unter Wasser direkt nichts. Ein paar Meter unter der Oberfläche ist es dunkel, und eben unter der Wasseroberfläche können wir zwar bei klarem Wasser auf den Grund hinunter-



Unterjeeboot.

sehen, aber in horizontaler Richtung kann man schwimmende Gegenstände nur in allernächster Nähe erkennen. Es ist also keine Rede davon, daß ein Unterseeboot den unter Wasser liegenden Teil eines feindlichen Schiffsrumpfes auf Hunderte oder gar auf Tausende von Metern erblicken könnte. Mit einem Worte, das Unterseeboot ist blind, sobald es unter Wasser fährt. Da andererseits, wie wir gesehen haben, seine militärische Brauchbarkeit überhaupt nur vorhanden ist, wenn es unter Wasser fährt, so geht daraus hervor, daß es dann eben eine andere Möglichkeit, als die natürliche, zum Sehen haben oder erhalten muß. Und das ist auch der Fall. Sinnreiche Techniker haben einen Apparat erfunden, der mit dem griechischen Worte „Perisfop“ genannt wird, zu deutsch „Umschau“. Im großen ist dieser Apparat folgendermaßen geartet. Befindet sich das Boot unter Wasser, und will es trotzdem sehen, was über der Wasseroberfläche vor sich geht, so schiebt es ein langes dünnes Rohr aus dem Rumpfe nach oben, bis über die Wasseroberfläche empor. Im obersten Ende dieses Rohres ist ein Apparat mit Glasprismen, oder Spiegeln und Linsen, angebracht. Dieser wirft das Spiegelbild der Wasseroberfläche durch das senkrechte Rohr in das Innere des Bootes hinein. Auf einer Platte wird dort das Spiegelbild aufgefangen, und so kann der Unterseebootskommandant, obgleich er sich mehrere Meter unter Wasser befindet, alles sehen, was auf der Wasseroberfläche schwimmt, was sich dort überhaupt ereignet, er kann infolgedessen auch seinen Angriff nur an der Hand dieses Spiegelbildes machen, und das Boot so lenken, daß es auf die richtige Entfernung seinen Torpedoschuß abgeben kann. Nun ist das freilich Theorie. Diese Sehapparate, so sinnreich und künstlich sie tatsächlich sind, haben doch noch manche Unvollkommenheiten. Zum Beispiel spritzt auch schon bei wenig Seegang leicht Salzwasser gegen die Spiegel und Prismen des Perisfopes, dadurch wird das Spiegelbild undeutlich und damit unzuverlässig oder ganz unbrauchbar. Des ferneren hat es Überwindung großer Schwierigkeiten gekostet, bis man den Apparat so weit verbessern konnte, daß er nicht nur das Bild eines kleinen Ausschnittes vom Horizonte wiedergab, sondern dessen ganzen Umkreis. Das ist von besonderer Wichtigkeit gerade auf der See, wo sich die Kursrichtungen der dort herumfahrenden Schiffe überaus schnell ändern können. Zeigt z. B. der Sehapparat eines Unterseebootes nur einen kleinen Ausschnitt des Horizontes, also den vorderen, der in der Kursrichtung des Bootes liegt, so kann plötzlich von der Seite, oder von hinten, ein schnelles Torpedoboot oder

ein anderes Schiff kommen und das Unterseeboot unversehens überrennen, kurz, Überraschungen unangenehmster und gefährlichster Art können eintreten. Es ist deshalb von äußerster Wichtigkeit, daß der Unterseebootskommandant, wenn sein Boot unter die Wasseroberfläche versenkt ist, stets im ganzen Umkreise das Spiegelbild des Horizontes vor sich haben kann.

Dieses Sehrohr, das Periskop, wird, wie gesagt, immer dann ausgeschoben, wenn das Torpedoboot unter Wasser fährt und sehen will, was sich auf der Wasseroberfläche begibt, und ob der Kurs, wenn es z. B. angreift, richtig ist. Dagegen kann es auch Gelegenheiten geben, wo es unter Wasser fährt und sich nicht des Sehrohrs bedient, z. B. wenn es in offener See fährt, sich so tief unter Wasser befindet, daß etwa begegnende Schiffe frei über ihm wegfahren können. Wie kann es aber so im Dunklen fahren und trotzdem an sein Reiseziel gelangen? Nun, das ist an und für sich einfach. Der Unterseebootskommandant zeichnet seinen Kurs auf der Karte ein, unter Berechnung von Strömung und anderen ablenkenden Einflüssen, und fährt dann nach Kompaß und Uhr. Er weiß, wie groß die Geschwindigkeit seines Bootes in der Stunde oder in der Minute ist, und kann sich danach in jedem Augenblicke ausrechnen, wo er ist. Will er die Richtigkeit dieser Berechnungen gelegentlich kontrollieren, so steigt er an die Oberfläche des Wassers empor und nimmt dort eine Sonnen- oder Sternbeobachtung vor, mittelst derer er sich genau nach Breite und Länge den Ort seines Bootes ermittelt. Ist aber Land in der Nähe oder Feuerfahrzeuge und ähnliches, so hat er es noch leichter, seinen Schiffsort nach Peilungen festzustellen.

Für gewöhnlich, wie wir schon sagten, fährt aber das Unterseeboot, wenn es außer Sicht des Feindes ist, und wenn das Wetter nicht zu schlecht ist, wie ein anderes Fahrzeug, an der Wasseroberfläche. Auch für die Besatzung ist dieses viel bequemer, denn, besonders auf die Dauer, ist es keine Kleinigkeit, in dem zugeschlossenen Boote unter Wasser zu sitzen und dabei schweren, anstrengenden Dienst zu tun. Dazu kommt, wie vorher erwähnt, daß die Geschwindigkeit des Bootes über Wasser viel höher ist, als die unter Wasser. Vielfach wechselt man auch ab zwischen der Überwasser- und Unterwasserfahrt, besonders auf Märschen. Beiläufig bemerkt, können die deutschen Unterseeboote schon seit Jahren Märsche von Hunderten von Seemeilen bequem und schnell zurücklegen.

Wie beim Torpedoboote, so ist der Zweck des Unterseebootes, große

feindliche Panzerschiffe mit seinen Torpedos anzugreifen. Und gleichermaßen ist dazu nötig, in genügende Nähe des feindlichen Schiffes zu gelangen. Das Unterseeboot hat, was das betrifft, bis heute noch den großen Nachteil, daß es langsamer läuft als moderne Linienschiffe, sogar bedeutend langsamer. Es kann deshalb fast niemals auf Erfolg rechnen, wenn es von den feindlichen Schiffen gesehen wird, ehe es ungefähr auf Angriffsweite heran ist. Das dünne Sehrohr, welches aus dem Wasser ragt, ist freilich schwer zu erkennen und hebt sich wenig vom Wasser ab, immerhin hat man bei Übungen doch häufig von den Schiffen aus die Sehrohre erblickt, sehr oft freilich, wenn es schon zu spät war und das Schiff sich dem Angriffe nicht mehr entziehen konnte. Will ein Boot angreifen, weiß es ungefähr, wo das feindliche Schiff ist, so taucht es unter, schiebt das Sehrohr aus und fährt auf den Feind los. Ist der Sehapparat so gut, daß er wirklich klar und untrüglich das Bild der Oberfläche widerspiegelt, auch die Entfernungen sich genau aus ihm entnehmen lassen, dann könnte das Boot bis zur Abgabe des Schusses in dieser Weise weiterfahren. Meist wird es aber nötig sein, vorher noch einmal, auf ganz kurze Zeit, aufzutauchen und zu kontrollieren, ob die Sache wirklich stimmt. Dieser Moment des letzten Auftauchens ist nicht nur wichtig, sondern kann auch sehr gefährlich sein, denn wenn das Boot in diesem Augenblicke vom Panzerschiffe oder einem feindlichen Torpedoboote oder Kreuzer gesehen wird, so ist vielleicht der Angriff gescheitert und es selbst verloren. Wird es nicht gesehen, so kann es sofort nach dem Wiederuntertauchen seinen Weg fortsetzen und dann auf die gehörige Entfernung den Schuß abgeben. Für das eigentliche Schießen sind dann ja die Bedingungen günstiger, als für das Torpedoboote bei Nacht. Deswegen kann man unter Umständen auch schon auf weitere Entfernung den Torpedo entsenden.

Die größten Feinde des Unterseebootes sind die schnellen Torpedoboote. Wenn ein solches Boot plötzlich mit einer Geschwindigkeit von 30 Knoten, und mehr, auf ein nicht ganz untergetauchtes Unterseeboot losstürmt, so ist dieses leicht verloren, ob es nun überrannt oder durch die Schnelladefanonnen des Torpedobootes vernichtet wird. Das gleiche Schicksal kann ihm blühen, wenn es nicht weit genug untergetaucht ist. Einen neuen Feind hat das Unterseeboot in den modernen Luftschiffen und Flugapparaten bekommen. Man wußte schon seit längeren Jahren, daß von einem Ballon, aus einer gewissen Höhe über Wasser, man tief unter die Oberfläche des Wassers hinunterblicken kann, so z. B. war es



in der Schifffahrt bekannt, daß unterseeische Klippen, auch wenn sie beträchtlich unter der Oberfläche lagen, auf diese Weise entdeckt werden konnten. In französischen Manövern hat man auf die Weise vor einigen Jahren unter Wasser fahrende Unterseeboote entdeckt und sie auf all ihren unterseeischen Schleiwegen bequem verfolgt. Man konnte die Panzerschiffe der eigenen Partei, teils durch Flaggen-signale, teils durch Funkentelegraphie, rechtzeitig warnen und Torpedobootszerstörer herbeirufen. Schwimmen die Boote nur wenig unter der Wasseroberfläche, so wird es häufig auch möglich sein, Sprengkörper aus Luftschiffen auf sie hinunterzuwerfen und sie so zu zerstören, zum mindesten in ihrer Kampffähigkeit zu lähmen. Wir sehen also, daß dafür gesorgt ist, daß auch „die Bäume des Unterseebootes nicht in den Himmel wachsen“. Es ist die alte Geschichte: entsteht eine neue Waffe, so entstehen auch sofort neue Waffen und Zerstörungsmittel, die sich gegen die erstere richten. Auf diesem Gebiete des Unterseebootwesens ist nun alles noch im Anfange der Entwicklung, und wir werden im Laufe eines Jahrzehntes sicherlich noch große Überraschungen erleben.

Jetzt, im Jahre 1913, besitzt die deutsche Flotte ungefähr zwei Duzend Unterseeboote. Die Zahl soll auf zweiundsiebzig gesteigert und auf diesem Bestande dann erhalten werden. Wie bei den Torpedobooten, werden Unterseeboote, die zwölf Jahre alt sind, durch neue ersetzt. Das ergibt für später also ein jährliches Bauquantum von sechs Booten, denn sechs mal zwölf sind zweiundsiebzig. Man hat manchmal in Deutschland gefragt, ob das nicht zu wenig für die Bedürfnisse unserer Marine sei, da andere Flotten, wie die französische und englische, jetzt schon so viel mehr Boote hätten, als wir, und uns wohl auch in Zukunft darin überlegen sein würden. Darauf ist zu erwidern, daß es keinen Zweck hat, die Größe der Unterseebootflotten untereinander zu vergleichen, denn Unterseeboote sind ja nicht bestimmt, gegeneinander zu kämpfen, sondern gegen die großen feindlichen Schiffe. Seemächte wie England und Frankreich haben einen sehr großen Teil ihrer Unterseeboote lediglich für die engere Küstenverteidigung gebaut. Diese Boote sind der hohen See nicht fähig und können sich nicht weit von den Küsten entfernen. Sie würden also, in einem Kriege mit Deutschland, in der deutschen Nordsee auch nicht erscheinen können, und wir brauchen mit ihnen nicht zu rechnen. In Deutschland baut man dagegen nur solche Unterseeboote, welche der hohen See fähig sind und deswegen zum Hochseekriege ebensogut wie zum Küstenkriege geeignet sind. Die Hochseeunterseeboote

werden teils einzeln, teils in Divisions- und Flottillenverbänden operieren, und je größer ihre Schnelligkeit und ihre Seeausdauer wird, desto erheblicher werden sie in der Nordsee einmal den Gang des Krieges beeinflussen. Die Unterseebootswaffe, so können wir heute mit Recht hoffen, wird in wenigen Jahren schon ein außerordentlich wichtiges Glied unseres gesamten Flottenorganismus sein.

## Die Dienstbereitschaft der Flotte.

Damit hätten wir diejenigen Schiffsklassen, welche zur eigentlichen Schlachtflotte zu rechnen sind, besprochen. So verschiedenartig sie sind, so riesenhaft der Größenunterschied zwischen ihnen ist, so gehören sie doch alle zusammen. Was die eine Klasse nicht leisten kann, das leistet die andere; sie ergänzen einander gegenseitig. Nun ist es natürlich nicht möglich, daß alle diese Schiffe und Boote beständig im Dienste sind. Im Dienste sein, bedeutet für ein Schiff oder ein Fahrzeug, daß seine gesamte Besatzung sich an Bord befindet, daß alles Inventar, ferner Munition, Proviant, Kohlen usw. eingeschifft sind, kurz, daß das Schiff vollkommen seefertig ist, und auch kriegsbereit. Nach dem deutschen Flottengesetz, dessen ersten Hauptartikel wir vorher schon anführten, sollen folgende Verbände immer im Dienste sein:

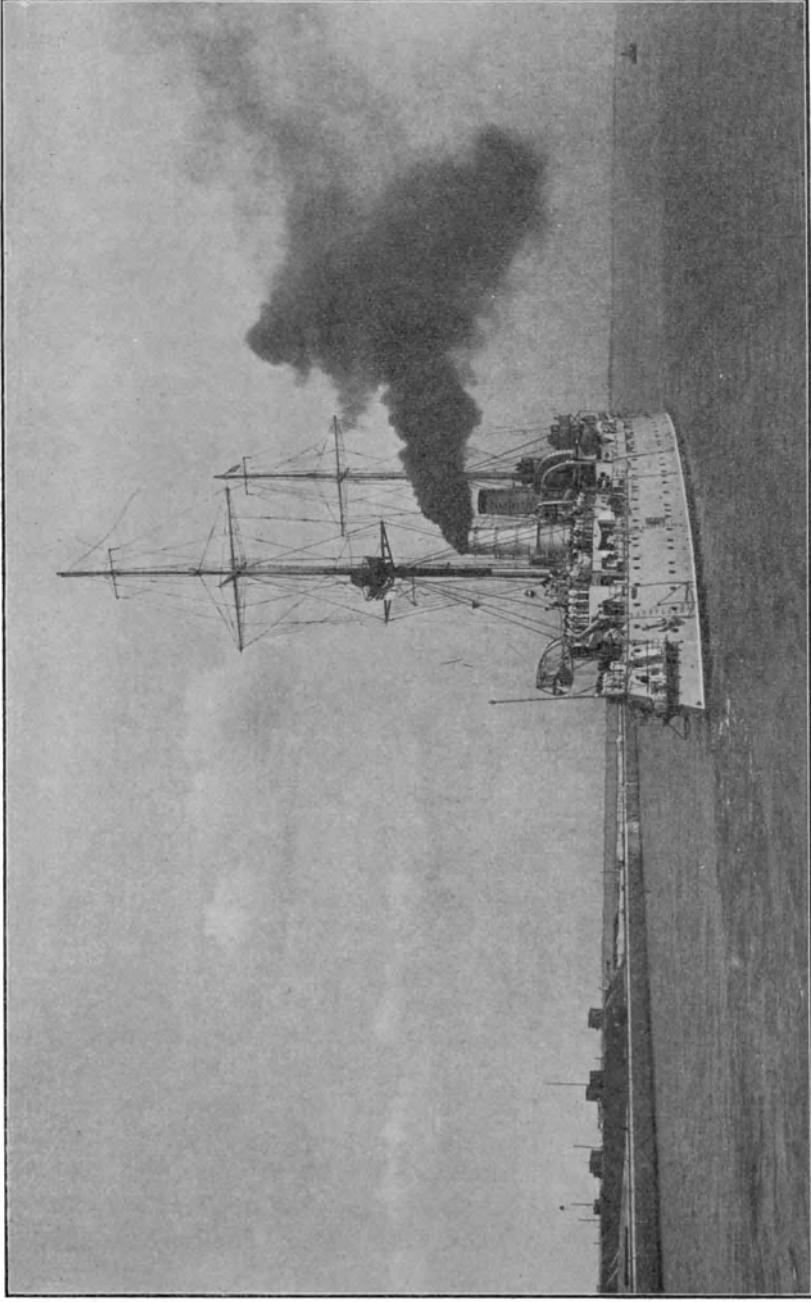
Drei Linien-Schiffsgeschwader und das Flottenflaggschiff, acht große Kreuzer und achtzehn kleine Kreuzer.

Diese mächtige Flotte wird die „aktive Schlachtflotte“ genannt. Augenblicklich ist sie noch nicht ganz vollzählig, weil wir uns ja noch mitten in der Bauausführung des Flottengesetzes befinden. Es fehlen noch einige Linien-Schiffe und vier große Kreuzer. Diese aktive Schlachtflotte ist also ständig beisammen und vollkommen kriegsbereit. Sie wird auch die Hochseeflotte genannt. Im Gegensatz zu ihr steht die Reserveschlachtflotte, zu welcher zwei Geschwader mit Zubehör, aber ohne Flottenflaggschiff, gehören. Auch sie ist vorläufig erst zu einem sehr kleinen Teile vorhanden. Später wird sie sich immer aus den älteren Schiffen zusammensetzen, während das neueste Schiffsmaterial natürlich sofort in die Hochseeflotte, die gefechtsbereite, dem Feinde zugekehrte Front, eingereiht wird. Die Reserveschlachtflotte ist nun nicht etwa gänzlich ohne Besatzungen gedacht, sondern ein kleiner Teil, etwa ein Viertel, befindet sich stets an Bord. Die anderen drei Viertel müssen bei

der Mobilmachung durch eingezogene Reservistenmannschaften beigebracht werden. Dazu kommen natürlich die Offiziere, Ingenieure usw. Bei der Größe und Kompliziertheit der neuen Schiffe, mit ihren zahlreichen Riesengeschützen, wird es nun im Kriege nicht möglich sein, mit dieser Reserveflottenflotte sich gleich dem Feinde gegenüberzustellen. Es wird vielmehr Wochen dauern, bis die Besatzungen geübt genug sind, bis die Schiffe und Geschwader als wirkliche Waffen betrachtet werden können. Nicht viel besser wird es aber in anderen Marinen aussehen, und so hält sich das wohl ungefähr die Wage.

Von den 144 Torpedobooten sollen 99 unmittelbar kriegsbereit sein, von den Unterseebooten 54. Was außer diesen Booten beim Ausbruch des Krieges verwendungsbereit ist, wird in Dienst gestellt, sobald Verluste an Booten eingetreten sind, und die werden, wie wir gesehen haben, schwerlich auf sich warten lassen.

---



Schiff „Herta“ bei der Ausreise.

## Die anderen Schiffe der Flotte.

Außer der eigentlichen Schlachtflotte sind nun in der Heimat noch eine ganze Menge Schiffe vorhanden und nötig. Da stehen in erster Linie die Schulschiffe und die kleineren Fahrzeuge zu denselben Zwecken. Man hat Seekadettenschulschiffe und Schiffsjungenschulschiffe, ferner Artillerieschulschiffe und Torpedoschulschiffe. Auf den ersteren erhalten Seekadetten und Schiffsjungen ihre erste kriegsseemännische Ausbildung, auf den letzteren finden Spezialausbildungskurse im Artilleriedienst und Torpedodienst, besonders im Schießen und in der Leitung des Schießens, statt, und zwar für die verschiedensten Klassen und Chargen: Für Seekadetten und Schiffsjungen, für Unteroffiziere und Offiziere. Jeder lernt und übt das, was er für seine künftigen Stellungen braucht. Schließlich sind noch Schiffe vorhanden, welche für Versuche dienen, also zur Erprobung neuer Erfindungen und Verfahren auf dem Gebiete des Artilleriewesens und des Torpedowesens. Dazu kommt auch ein Minenversuchsschiff, welches man aber schon mehr zur Küstenverteidigung rechnen muß.

Auf dem Gebiete des Schul- und Ausbildungswesens nimmt unsere Marine eine sehr hohe Stellung ein. Das gilt für den Nachwuchs der Offiziere, wie für alle anderen Zweige und Klassen. Diesen Schulschiffen, den „schwimmenden Gymnasien“, wie sie der Staatssekretär des Reichsmarineamtes einmal genannt hat, entsprechen am Lande große Anstalten, vor allem die Marineschule, welche in der Flensburger Bucht bei Mürwik gelegen ist. Hier erhalten die Seekadetten bis zu ihrer Beförderung zum Offizier eine umfangreiche wissenschaftliche Ausbildung. Daneben wird praktischer Dienst militärischer Natur, auch sehr viel Sport aller Art, getrieben. In derselben Flensburger Bucht liegt auch das alte Panzerschiff „König Wilhelm“, das der Norddeutsche Bund in den sechziger Jahren der Türkei abkaufte. Längst ist dieses einst so be-

rühmte Panzerschiff ohne Gefechtswert. Es fährt auch nicht mehr zur See, sondern liegt fest verankert als Kasernenschiff, als Hulf, zur ersten Ausbildung von Schiffsjungen. Überhaupt braucht man in unserer Marine vielfach alte gefechtsuntüchtige Schiffe als Kasernen, denn dann hat man nicht nötig, welche auf dem Lande zu bauen.

---

## Die Küstenverteidigung.

Küstenverteidigung ist ein Begriff, den wir schon in der geschichtlichen Entwicklung unserer Marine kennen gelernt haben. Wir schieben die Küstenverteidigung scharf von dem Begriffe des Hochseefrieges und erklärten es für einen Fehler, wenn der Schwerpunkt einer Marine in die Küstenverteidigung gelegt wird. Deshalb haben wir auch hier an allererster Stelle die Hochseeflotte geschildert und ihre in jeder Beziehung ausschlaggebende Bedeutung unablässig hervorgehoben.

Trotzdem ist die Küstenverteidigung durchaus nicht entbehrlich, sondern im Gegenteil unbedingt nötig. Man unterscheidet grundsätzlich die schwimmende und die feste Küstenverteidigung. Die feste Küstenverteidigung wird durch die Küstenbefestigungen und Inselbefestigungen, also Landwerke, gebildet, die schwimmende Küstenverteidigung durch solche Schiffe oder Boote, die ganz, oder jedenfalls überwiegend, für die direkte Verteidigung der Küsten und Häfen da sind; und ferner durch Seeminen, durch schwimmende Sperren usw.

Die feste Verteidigung der deutschen Küsten bezweckt in erster Linie die Sicherung der wichtigen Häfen und Flußmündungen. So sind die beiden Hauptkriegshäfen Kiel und Wilhelmshaven, außerdem Danzig, stark befestigt, ferner Swinemünde und in der Nordsee die Mündungen der Weser der Elbe und der Ems. Gewaltige Batterien und Panzertürme mit schweren, mittleren und leichten Geschützen sind dort aufgestellt für den Fall, daß feindliche Schiffe sich ihnen nahen sollten. Ja, wann können sie sich denn unseren Küsten nahen? Nur wenn die Hochseeflotte und auch die schwimmende Küstenverteidigung zerstört oder anderweitig außer Funktion gesetzt worden oder sich gerade in anderen Gewässern aufhält. So bilden die festen Küstenwerke eine Art letzten Rückhalt. Sie bilden aber auch eine Unterstützung der Hochseeflotte, z. B. für den Fall, daß sie aus einer Flußmündung einen Vorstoß gegen den



Feind, der sich in Schußweite der Küstenkanonen befände, machen wollte. Ebenso würden die Küstenkanonen eine wichtige Rolle zu spielen haben, wenn der traurige Fall einträte, daß geschlagene und havarierte deutsche Kriegsschiffe, vom Feinde verfolgt, in einen befestigten Hafen oder eine Flußmündung einzulaufen versuchten. Das Feuer der Küstenkanonen könnte sie dann vielleicht vor dem Schlimmsten bewahren und dem verfolgenden Feinde noch Schaden zufügen. Hoffen wir, daß es mit der deutschen Flotte niemals so weit kommen möge!

Noch eine sehr wichtige Rolle und Aufgabe fällt den Küstenbefestigungen zu, nämlich die folgende. Man stelle sich vor, eine fremde Seemacht, welche die Stärke der deutschen Flotte wohl anerkennt und fürchtet, denkt sich, es sei vielleicht möglich, sie durch einen überraschenden Angriff im Zustande mangelhafter Bereitschaft zu fassen und zu besiegen. Wäre z. B. einmal die gesamte deutsche Flotte in der Ostsee versammelt oder gar in die norwegischen Gewässer gedampft, so könnte jene feindlich gesinnte Macht hoffen, durch einen ganz unvermuteten Überfall in die Elbe oder in die Jade einzudringen. Das wäre eine böse Geschichte, denn wäre die feindliche Flotte in die Elbe eingedrungen, so würde sie auch im Besitze des Kaiser-Wilhelm-Kanals sein, und mit der Jade hätte sie unseren großen Kriegshafen Wilhelms-haven mit allem, was drin wäre, in der Gewalt. Vor solchen und ähnlichen Überraschungen sollen die Befestigungen unsere Küsten schützen, im Verein mit den Ausgüß- und Signalstationen; diese sind ständig, auch im Frieden, bei Tag und bei Nacht, besetzt. Ebenso befinden sich alle unsere Küstenfestungen und Batterien immer im Zustande sofortiger Kriegsbereitschaft. Nach Verlauf ganz kurzer Zeit sind die Mannschaften an ihren Kanonen und diese schußfertig, ob der Krieg vorher erklärt ist oder nicht; vor solchen Überraschungen und Überfällen ist also die deutsche Küste dank der vorzüglichen Organisation ihrer festen Verteidigung sicher. In diesem Zusammenhange tritt auch wieder hervor, von wie hoher Wichtigkeit die Insel Helgoland ist, die wir in einem anderen Teile dieser Schrift bereits besprochen. Helgoland ist heute mit schweren und leichteren Geschützen stark befestigt, so stark, daß es auch einer großen Flotte nicht leicht sein würde, diese Festungsinsel einzunehmen. Als schroff nach den Seiten abfallender Felsen ragt sie aus der Nordsee heraus und ist in gewisser Weise unverwundbar. Früher hegte man Zweifel, ob nicht vielleicht das Geschützfeuer einer Flotte den ganzen Felsen in Trümmer schießen könnte. Man hat aber

Derjuche gemacht, und es zeigte sich, daß den Felsen solche Beschießungen vollkommen „kalt lassen“. Andererseits sind die schweren Geschütze der Insel so aufgestellt, daß das Feuer eines Geschwaders sie nicht erreichen kann, während kein Schiff in weitem Umkreise um die Insel herum imstande ist, sich dem Feuer der Inselgeschütze zu entziehen. Betrachten wir noch einmal die Lage der Insel in der Nordsee, so gleicht sie einem weit nach außen vorgeschobenen Fort, man könnte auch sagen, sie bedeutet die Spitze des Schwertes, das die Küstenverteidigung der deutschen Nordsee dem Feinde entgegenhält. Gewaltiges ist an Befestigungsarbeiten im Laufe des letzten Jahrzehntes geleistet worden, sogar einen großen Torpedoboots- und Unterseebootshafen hat man unter einem Kostenaufwande von dreißig Millionen Mark am Inselfelsen angelegt. Das ist die andere Seite ihrer Bedeutung: ein Stützpunkt für Torpedoboote und Unterseeboote zu sein, sei es, daß diese von dort aus ihre Angriffsfahrten und Erkundungen unternehmen, oder daß sie sich in den Hafen von Helgoland und unter die feuerbereiten Kanonen der Insel zurückziehen, wenn sie von einer nächtlichen Streife um die Morgendämmerung zurückhaften.

Der Nordseeküste sind, wie uns die Landkarte zeigt, eine ganze Reihe von Inseln vorgelagert. Diese Inseln können im Kriege wichtig werden, besonders diejenigen von ihnen, welche in der Nähe der großen Flußmündungen liegen, so die Insel Borkum an der Ems, die Insel Wangeroog an der Mündung der Jade. Sind sie nicht befestigt, so besteht die Möglichkeit, daß ein überlegener Feind hier überraschend landet, Truppen ausschifft und sich nun auf der Insel häuslich einrichtet. Ganz ähnlich machten es die Japaner im Kriege mit Rußland, indem sie eine Anzahl von Inseln, die in der Nähe der Festung Port Arthur lagen, besetzten und sich da eine Art fliegende Werft, eine Proviant- und Ausrüstungsstelle, kurz einen Stützpunkt, einrichteten. Die Kriegsschiffe brauchen bei Vorhandensein solcher improvisierten Stützpunkte dann nicht bei jeder Gelegenheit in die Heimathäfen zurückzufahren. Die Engländer haben in früheren Jahren für den Fall eines Krieges mit Deutschland solche Pläne gehabt, und besonders warfen sie ihr Auge wohl auf die Inseln Borkum und Wangeroog. Heute sind beide so befestigt, daß das nicht mehr geht. Wer sich die Nordseeküste nun einmal wieder ansieht, wird nach diesen Andeutungen finden, daß alle ihre wichtigen Punkte, sei es auf dem Festlande, sei es auf den vorgelagerten Inseln, in sehr durchdachter Weise befestigt sind. Weiter hinaus-

geschoben aus der tief in die Küste einspringenden Nordseecke ist allein Helgoland, und in diesem Zusammenhange kommen wir nunmehr zur schwimmenden Verteidigung.

Sie hat die Aufgabe, jenen Nordseewinkel, d. h. die ganze große Seefläche, die diesen Winkel bildet, im Vereine mit der festen Küstenverteidigung für feindliche Schiffe möglichst unpassierbar zu machen.

Um das zu verstehen, müssen wir uns klar werden, was die schwimmende Küstenverteidigung bedeutet. Sie besteht, wie wir feststellten, aus Torpedoboote und Unterseebooten und aus den unterseeischen Minen. Über jene Fahrzeuge ist gesprochen worden, sehen wir uns also die Minen etwas näher an. Die unterseeische Mine ist ein großes geschlossenes, mit Sprengstoff gefülltes Gefäß, welches bestimmt ist, den unter Wasser liegenden Teilen von großen Schiffen schwere Verletzungen beizubringen. Die Mine schwimmt im Wasser, aber nicht sichtbar an der Oberfläche, sondern einige Meter unter ihr. In diese Lage wird sie gebracht, und in ihr gehalten, durch ihre Verankerung im Grunde des Meeres. Das Ankertau wird so lang bemessen, daß der Abstand der Mine von der Wasseroberfläche ungefähr drei Meter beträgt. Da jedes größere Schiff einen Tiefgang von weit über drei Metern hat, so kann keines über der Mine wegfahren, ohne gegen sie zu stoßen. Für diesen Fall hat man nun einen Zündapparat an der Mine angebracht; der tritt sofort in Funktion, sobald an ihn gestoßen wird, die gesamte Mine explodiert und schlägt ein gewaltiges Loch in die Schiffswand. Im russisch-japanischen Kriege sind mehrere große Schiffe sofort gesunken, nachdem sie auf Minen gelaufen waren. Man unterscheidet zwei Hauptarten, nämlich die elektrisch zündbaren Minen und die sogenannten Stoßminen. Die ersteren sind durch elektrische Kabel, die natürlich unter Wasser laufen, mit einer Beobachtungsstation an der Küste verbunden, und wenn ein dort sitzender Mann auf den Knopf drückt, so explodieren die ausgelegten Minen entweder einzeln oder alle zusammen. Man wendet diese Methode ausschließlich in Hafeneinfahrten, Flußmündungen, Meerengen usw. an. Sind z. B. da einige Reihen Minen von einem Ufer zum anderen gelegt worden, so kann der Beobachter am Lande genau sehen, in welchem Augenblicke ein feindliches Schiff sich über diesen Minen befindet. Dann drückt er auf seinen Knopf, und die Sache fliegt in die Höhe. Anders ist es, wie gesagt, mit den Stoßminen, die, einmal ausgelegt, sich selbst überlassen bleiben. Gerade sie sind seit ihren großen Erfolgen und Wirkungen im russisch-japanischen Kriege in den europäischen Marinen

sehr in Aufnahme gekommen. Viele Hunderte von Minen liegen in den Magazinen bereit. Sie sollen bei Ausbruch des Krieges von eigens hierfür bestimmten Fahrzeugen, kleinen und großen, darunter auch älteren Torpedoboote, überall an der Küste ausgelegt werden. Natürlich ist das eine sehr geheime Sache, und der Feind darf nicht wissen, wo man sie legt. Weit hinaus in See können flinke Torpedoboote in kurzer Zeit Mengen von Minen säen, wo sie wissen oder sicher vermuten, daß wenige Stunden nachher ein feindliches Geschwader sein Kurs hinführen wird. Und im Falle äußerster Not könnte man sich denken, daß zahllose Minen an den Küsten eines Landes ausgelegt würden, um jegliche Kriegsschiffahrt und natürlich auch Handelsschiffahrt für längere Zeit völlig zu unterbinden. Das würde man aber nur dann tun, wenn die eigene Flotte vernichtet oder geschlagen wäre und man selbst auf freien Gebrauch der See verzichtet hat. Bei der winkelförmigen Form der deutschen Nordsee, das ist klar, kann man es mit einer beträchtlichen Anzahl von Minen auch der stärksten feindlichen Flotte zu einem sehr bedenklichen Unternehmen machen, in diesen Meeresteil einzulaufen. Das gilt um so mehr, weil es sich da nicht nur um die Minen handelt, sondern auch um große Mengen von Unterseebooten und Torpedoboote, die in den Gewässern zwischen Helgoland, Borkum und der Elbmündung aufpassen, hin und her patrouillieren und sich dabei einerseits auf Helgoland, andererseits auf Borkum und die Befestigungen der Elbmündung stützen. Hier haben wir jenes Zusammenwirken der festen und der schwimmenden Küstenverteidigung, auf welches so außerordentlich viel ankommt, und zwar nicht nur zum eigentlichen Schutze der Küste, sondern hauptsächlich, um der Hochseeflotte für ihre kriegerischen Unternehmungen Rückhalt zu geben. Darauf kommt ganz unendlich viel an, und deswegen soll man, wie wir eingangs sagten, auch die Küstenverteidigung nicht gering achten, im Gegenteil, sie ist von außerordentlichster Wichtigkeit; sie kann die Hochseeflotte aber ebensowenig ersetzen, wie diese sie. Mit einer gut ineinandergreifenden und starken Küstenverteidigung hat die Hochseeflotte eine Basis, auf die sie sich immer verlassen kann. In Deutschland steht es mit Hochseeflotte und Küstenverteidigung heute so, daß auch die mächtigste Flotte der Welt eine enge Blockade unserer Küsten nicht mehr ausführen könnte. Sie würde zu gewaltige Verluste dabei erleiden. Noch ist es nicht lange her, da mußte man eine solche enge Einschließung fürchten, und die Engländer rechneten bestimmt damit, daß sie dazu imstande sein würden.

Die Küstenverteidigung muß im Kriege meist in engem Einverständnis mit der Hochseeflotte arbeiten, aber natürlich ist der Oberbefehl in beiden getrennt, nur die Hauptleitung des Seekrieges, die über allem steht, befehligt sie beide. Wir haben in der Hauptsache die Nordseeseite betrachtet, und zwar deshalb, weil sie die wichtigere sein wird. In der Ostsee liegt die Sache einfacher, die Wucht des Angriffes wird dort nicht so groß sein. Wir brauchen also nur zu sagen, daß auch dort an allen wichtigen Punkten für eine wirksame Küstenverteidigung genügend vorgeesehen ist.

In Verbindung mit der Küstenverteidigung steht auch das Signalwesen. Dieses ist, seit man die Funkentelegraphie gebrauchsfähig auch auf weite Entfernungen gemacht hat, sehr ausgebildet und zuverlässig. Hauptsächlich deswegen ist die Funkentelegraphie auch von solcher Wichtigkeit, weil sie gleichermaßen über Land und über See hingebreitet werden kann. Wenn eine Küstensignalfstation ein funkentelegraphisches Signal gibt, z. B. das Ansichkommen eines feindlichen Schiffes in einer bestimmten Richtung und auf bestimmte Entfernung, so erfährt durch dasselbe funkentelegraphische Signal nicht nur jede Landbehörde der Marine, nicht nur der Kaiser davon, sondern auch alle deutschen Kriegsschiffe zugleich, die sich in Nord- und Ostsee auf dem Wasser befinden. Im Nu, mit der Schnelligkeit des Blitzes, ist die Kunde überall da, wo funkentelegraphische Empfangsstationen vorhanden sind. Es bedarf kaum der Erwähnung, daß man in Deutschland diesen neuen Möglichkeiten und Notwendigkeiten in ausgiebigster Weise Rechnung getragen hat.

Von Blockade wird bei uns freilich noch viel gesprochen und leider nicht ganz mit Unrecht. Denken wir wiederum an die eigentümliche Form unserer Nordsee mit den ihr vorgelagerten britischen Inseln und den beiden schmalen Ausgängen nach den Ozeanen. Ist unser Feind zur See mächtig und der deutschen Flotte weit überlegen, so kann er diese Ausgänge in jedem Falle so sperren, daß keine Handelsschiffe mehr in die deutschen Häfen hineinfahren und auch nicht aus ihnen heraus können; sie würden sich nur der Zerstörung oder Beschlagnahme aussetzen. Es handelt sich also um die Frage, ob unsere Hochseeflotte imstande wäre, jene Sperrung, oder, wie Engländer sagen, die „Zusiegelung“ der Nordseeausgänge zu brechen. Nehmen wir an, die britische Hochseeflotte befände sich in der Nordsee, so würde sie, weit überlegen, wie sie ist, unserer Hochseeflotte naturgemäß verwehren, die Nordseeausgänge freizumachen. Erst eine große Seeschlacht könnte die Entscheidung bringen.

Siele diese günstig für Deutschland aus, so würde ohne weiteres die Nordseesperre aufhören. Nun wird aber für absehbare Zeit, wenn nicht ganz unerhoffte Zufälle eintreten, in einem solchen Kriege stets mit einer großen Überlegenheit der britischen Flotte gerechnet werden müssen, und ihr gegenüber die ganze deutsche Flotte und mit ihr den Ausgang des Krieges gleich auf diese eine ungünstige Karte zu setzen, wäre sicherlich sehr unrichtig. Es bleibt nichts anderes übrig, als zunächst die Nordseespernung zu ertragen und während dieser Zeit versuchen, durch Ausnutzung günstiger Zufälle die englische Flotte zu schwächen und ihre Übermacht so weit zu verringern, daß man die Schlacht mit ihr wagen kann. Eine solche Kriegführung kann lange dauern, ein Jahr und länger. Sie würde eine harte Geduldsprobe für unsere kampflustige Marine und für das ganze deutsche Volk werden, aber um so schöner würde sie sich belohnen, wenn man die Kraft und Festigkeit hat, durchzuhalten. Je länger ein Seekrieg dauert, desto schwieriger und verlustreicher wird seine Führung für die überlegene Macht, welche uns die Ozeanzugänge sperrt, unsere Hochseeflotte vernichten und unsere Küstenverteidigung zerstören will. Gewiß, die deutsche Flotte kann niemals so stark werden wie die der größten Seemacht der Welt. Sie wird aber sicher so stark werden, daß sie einen erfolgreichen Verteidigungskampf ohne Scheu und Zaudern auf sich zu nehmen vermag, im Vertrauen auf ihre und der Küstenverteidigung vorzügliche Organisation, auf die hervorragende Ausbildung der Offiziere und Mannschaften beider, und schließlich im Bewußtsein des hohen und kühnen Mutes und der begeisterten Pflichttreue, die alle durchdringt, wo es gilt, das Vaterland und seine Interessen zu verteidigen. Im Werden ist die deutsche Flotte noch, das ist richtig, und in zehn Jahren wird sie auf einer viel größeren Höhe stehen als jetzt. Überstürzen kann man aber nichts, denn alles will seine Zeit, und gut Ding will Weile haben. Auch heute schon brauchen wir uns aber von niemand bange machen zu lassen und können jedem Kampfe mit Zuversicht entgegensehen. Auch zur See wird das deutsche Volk und Reich einen Frieden in Unehren nicht wollen, weder ihn schließen, noch ihn erhalten.

---

## Das Luftfahrzeug als Seekriegswaffe.

Eine neue Waffe des Seekrieges, eine Waffe, die gleichwohl nicht auf der See oder unter der See ihr Element und ihren Wirkungsbereich besitzt, ist das Luftfahrzeug. Wenn wir auf dieses kurz eingehen wollen, so muß gleichwohl vorausgeschickt werden, daß hier sich noch alles im Stadium der Versuche, jedenfalls aber im Anfange der Entwicklung, befindet. Es kann nicht dem geringsten Zweifel unterliegen, daß schon die kommenden zehn Jahre ganz außerordentliche, heute noch nicht annähernd erreichbare Entwicklungen und Fortschritte bringen werden.

Man unterscheidet bekanntlich die beiden großen Hauptklassen der Luftfahrzeuge: das Luftschiff und den Flugapparat oder das Flugzeug. Wir müssen sie, auch in ihrer Beziehung und in ihrer Verwendung im Seekriege, getrennt betrachten.

Das Luftschiff, dessen bisher vollkommenste Vertreter die deutschen Zeppelin-Luftschiffe sind, kann schon heute mehrere Tage ununterbrochen in der Luft verweilen, ohne seinen Gasvorrat oder sein Motorbetriebsöl erneuern zu brauchen. Die Geschwindigkeit des Zeppelin-Luftschiffes ist eine verhältnismäßig große, und hier ist wohl anzunehmen, daß eine weitere Steigerung der Geschwindigkeit nur in verhältnismäßig geringem Maße, vor der Hand, möglich ist. Das Zeppelin-Luftschiff kann eine wohl bald schon nach Dutzenden zählende Besatzung mitnehmen, und es hat auch Auftrieb genug, um eine erhebliche Menge von anderen Gewichten an Bord zu führen. Was kann nun im Seekriege ein solches Luftschiff leisten, worin wird seine Haupttätigkeit bestehen? Vor allem: das Luftschiff kann sehen, es kann viel mehr und viel weiter sehen, als jedes Schiff und als eine ganze Vorpostenkette von Kreuzern und Torpedoboote. Das Luftschiff ist also zum Aufklärer „geboren“. Um das an einem kleinen und naheliegenden Beispiele zu veranschaulichen, mag auf die folgende Manövererfahrung hingewiesen werden. Um aus der

Ostsee in die Nordsee und umgekehrt zu gelangen, muß man bekanntlich — abgesehen vom Kaiser-Wilhelm-Kanal — durch den Großen Belt oder durch den Kleinen Belt oder durch den Sund passieren. In einem jetzt schon weit zurückliegenden Flottenmanöver wurden während einer derartigen Fahrt eines Geschwaders, das durch den Großen Belt fuhr, eine Anzahl Torpedoboote nach dem Kleinen Belt und nach dem Sund, außerdem nach allen möglichen Kleinen Buchten und Durchfahrten zwischen den zahlreichen Inseln entsandt, um genau und gründlich nachzusehen, ob sich dort nicht etwa Torpedoboote der feindlichen Partei versteckt hielten, die dann mit Einbruch der Dunkelheit das Geschwader anzugreifen beabsichtigten. Dieses Suchen und Aufklären war eine zeitraubende Arbeit, zu der eine ganze Menge Torpedoboote gebraucht wurden, die sonst anderweitig sehr nützliche Verwendung hätten finden können. Hätte man damals ein einziges Luftschiff gehabt, so hätte das in einer halben Stunde, wahrscheinlich aber in einem noch geringeren Zeitraume die dänischen Inselgewässer vollständig klar übersehen, ja noch über viel weiteren Räumen festgestellt, ob Feinde in Sicht waren oder nicht. Außerordentlich viel Zeit wäre gewonnen worden, außerdem hätte man eine so absolute Sicherheit für die Richtigkeit der Wahrnehmungen gehabt, wie sie schon bei einem wenig trüben Wetter durch die andere umständliche Art der Aufklärung nicht vorhanden war. Im wirklichen Kriege würde das natürlich in noch viel größerem Maßstabe gelten. Das Luftschiff ist also als Aufklärungswaffe im Seekriege von allerhöchstem Werte, vorausgesetzt allerdings, daß es imstande ist, jedem Wetter zu trotzen und auch gegen starken Wind sein räumliches Ziel zu erreichen. Diese beiden Anforderungen sind heute noch nicht erfüllt, und darin liegt bislang also noch ein Punkt der Schwäche und Unzulänglichkeit. Immerhin werden das Ausnahmefälle sein, und auch jetzt schon würden unsere Zeppelin-Luftschiffe sich als sehr brauchbar darstellen, freilich die Kreuzer nie erkennen können. Es ist für eine Flotte ganz außerordentlich viel wert, möglichst früh zu wissen, wo, in welcher Stärke, und mit was für Zielen, die feindliche Flotte sich befindet. Wenn bei Ausbruch eines Krieges oder in Erwartung des Ausbruches deutsche Geschwader sich in der Nordsee sammeln oder anderswo, so kann es geradezu entscheidend für ihre Maßnahmen sein, wenn sie rechtzeitig von einem Zeppelin-Luftschiffe funfentelegraphische Nachricht darüber erhalten. Die Aufklärung durch Kreuzer oder Torpedoboote ist langsamer, weil diese lange nicht so weit sehen können, wie das Luftschiff, und infolgedessen auch längere Zeit



unterwegs sein müssen, um an den Feind heranzugelangen. Nun spielt hier allerdings schon die Frage hinein, ob das Luftschiff leicht dem Feuer feindlicher Schiffe zum Opfer fallen wird. Bei den ungeheuren Entfernungen, auf welche Schiffsgeschütze schießen, und bei der Möglichkeit, ungezählte Ballongeschütze auf großen Schiffen aufzustellen, ist diese Frage in der Tat eine sehr ernsthafte. Sie ist um so ernsthafter, wenn man bedenkt, daß es sich in einer solchen Lage meist nicht um einzelne Schiffe, sondern um große Geschwader und Flotten handeln wird. Eine ganze Menge von Schiffen wird also zugleich und häufig von verschiedenen Seiten ihr Feuer auf das Luftschiff eröffnen können. Eine Anzahl Tausende von Metern spielt hier ja als Schußentfernung gar keine Rolle, zumal es dabei nur auf die Trefffähigkeit ankommt, aber nicht im mindesten auf Durchschlagskraft. Die Gefahren sind also nicht gering, vorausgesetzt, daß die feindlichen Schiffe gut schießen und das Luftschiff sehen. Das Luftschiff hat das entgegengesetzte Interesse und wird deshalb so weit und so hoch wie möglich fahren; so hoch, daß es noch gerade das Notwendige sehen kann. Das ist dann keine bestimmte Höhe, sondern sie richtet sich nach der Sichtigkeit der Luft und andererseits nach den jeweiligen Gasverhältnissen des Luftschiffes.

Eine weitere Frage ist, ob und wieviel das Luftschiff bei Nacht auf dem Meere sehen kann, ferner in wie weit es selbst bei Nacht sichtbar ist. Nur praktische Versuche können das ausweisen. Sollte sich herausstellen, daß bei Nacht die Bedingungen für das Luftschiff günstig sind, so würde es allerdings ein höchst gefährlicher Feind werden. Ein Bedenken liegt freilich in dem sehr starken Geräusch der Motoren, das in stiller Nacht überaus weit hörbar ist, andererseits ist das Luftschiff vor den Schiffsgeschützen bei Nacht sehr viel sicherer als bei Tage, und es ließe sich deshalb vielleicht wohl denken, daß das Luftschiff bei Nacht, bei Nebel oder bei Dämmerung nicht nur zur Aufklärung, sondern auch zum erfolgreichen Angriffe dienen könnte. So ganz einfach wird es aber doch nicht sein und auch nicht so vergnüglich, wie man vielfach denkt, Bomben und Sprengstoffe von oben aus dem Luftschiffe auf ein feindliches Schiff herunterzuwerfen. Je größer die Höhe des Luftschiffes in einem solchen Augenblicke ist, desto schwerer wird es sein, genau zu treffen, denn die Windströmungen lenken seitlich ab, und während der Sprengkörper fällt, fährt das Schiff unten im Wasser weiter, man muß also vorhalten nach genauer Berechnung, wie groß die Geschwindigkeit des Schiffes ist. Bei Tage ist dieses Bomben- und Sprengkörperwerfen für ein Luft-

Schiff äußerst gefährlich, denn es setzt sich dem feindlichen Geschützfeuer dann besonders stark aus, da es ja ganz ruhig über dem Schiffe schweben muß, welches es mit seinen Bomben treffen will. In einer solchen Stellung wird es freilich dem angegriffenen Schiffe kaum möglich sein, mit seinen Geschützen senkrecht in die Höhe zu schießen, wohl aber den anderen Schiffen des Geschwaders, die sich dann leicht seitlich verteilen können und einen ruhigen, wohlgezielten Schuß haben. An und für sich ist sonst der Gedanke, aus der Luft Sprengkörper zu werfen, ein sehr einleuchtender. Gelänge es z. B., durch einen solchen Wurf auf einen Geschützturm diesen außer Gefecht zu setzen oder durch einen Treffer auf das Deck mehrere Decks zu durchschlagen und eine große Verwüstung im Inneren anzurichten, so könnte das in einer Schlacht entscheidend werden. Schiffbaulich, wie wir schon an anderer Stelle andeuteten, würde dann eine technische Umwälzung Platz greifen müssen, indem man die Decks, die Turmdecken usw. viel stärker und schwerer panzerte als bisher. Bis heute hatte man das noch nicht nötig, weil die Schiffsgeschütze sämtlich sogenannte Flachbahngeschütze sind, welche senkrechte Wände treffen, aber nicht, wie Mörserbomben, in hohem Bogen fliegen und dann auf horizontale Flächen zerstörend auftreffen. In wenigen Jahren wird man über alle diese heutigen Fragen schon recht genau Bescheid wissen, denn gerade auf diesem Gebiete kann man leicht in Friedenszeiten Übungen und Versuche anstellen. Ein altes Panzerschiff oder sonstiges Fahrzeug und eines unserer Zeppelin-Luftschiffe können schon an einem einzigen Tage manches Fragezeichen beseitigen.

Was die Flugapparate anlangt, so liegen da ja die Dinge nach vielen Seiten ganz ähnlich. Die Unterschiede sind genau dieselben wie auf dem Lande, und die Schwierigkeit für das Flugzeug im Seedienste liegt in der Möglichkeit, jederzeit niedergehen zu können. Der Flugapparat muß, bis jetzt jedenfalls, sehr oft plötzlich aus irgendeinem Grunde landen. Ist er über einer großen Meeresfläche tätig, so muß er konstruiert werden, um auf der Meeresoberfläche derart landen zu können, daß er mit dem Augenblicke der Berührung mit der Wasseroberfläche zu einem kleinen Seeboote wird und sich auch bei schlechtem Wetter, ohne Gefahr für die Insassen wie für das Fahrzeug selbst, mit seinen Tragflächen treiben kann. Seit einigen Jahren macht man hier Versuche und Erprobungen, die natürlich Lehrgeld an Material und Menschen kosten, aber sicherlich auch bald zu praktisch guten Ergebnissen führen werden. Das Flugzeug hat vor dem Luftschiffe seine viel größere Geschwindigkeit voraus,

während sein Nachteil ist, daß es noch nicht so lange ununterbrochen in der Luft bleiben kann. Ein weiterer Nachteil für größere Luftmärsche besteht darin, daß das Flugzeug eine lange nicht so große Trag- und Unterbringungsfähigkeit besitzt, wie das Luftschiff, also viel weniger Menschen und andere Dinge, wie Sprengkörper usw., mitnehmen kann. Ein weiterer Nachteil des Flugzeuges auf der See ist, daß es sich, wenn sich kein Land in Sicht befindet, nur sehr schwer und unvollkommen orientieren kann. Für kleine Erkundungsflüge dagegen wird das Flugzeug oft brauchbarer sein, als das Luftschiff, eben wegen seiner viel höheren Geschwindigkeit und nicht zum wenigsten auch, weil es seiner Kleinheit wegen von feindlichen Schiffen schwerer gesehen und von ihren Geschützen weniger getroffen werden wird.

Die deutsche Marine ist schon seit Jahr und Tag eifrig dabei, Luftschiffe und Flugapparate für den Seedienst zu entwickeln. Eine große Luftschiffhalle, nahe der deutschen Nordseeküste, wird bereits gebaut, andere werden nachfolgen. An der Ostsee befindet sich vorläufig die Flugzeugversuchstation. Kurz, alles ist im Werden und in den Anfängen, und soviel es geht, hält die Marineverwaltung geheim, was geheimzuhalten ist. Sicherlich aber ist der Tag nicht mehr fern, wo wir auch Luftgeschwader haben werden, die dort ihre Übungen machen werden und mit der Seeflotte zusammen sich zum gemeinsamen Wirken im Kriege vorbereiten. Man darf sich heute natürlich keine Wunderdinge und keine Umwälzung aller vorhandenen Kriegsmittel und Kriegsbräuche vorstellen. Eine solche Umwälzung wird nicht eintreten. Die Luftwaffe aber, und das ist sicher, wird zweifelsohne eine äußerst wünschenswerte und wertvolle Ergänzung der Waffen des Seekrieges werden, und das schon sehr bald. Denken ließe sich schließlich auch, daß das Luftschiff, im Verein mit Flugzeugen, in eine tobende Seeschlacht eingriffe. Selbstverständlich würde das mit der Gewißheit geschehen, daß eine große Anzahl der Luftfahrzeuge vernichtet würde. Der Oberkommandierende wird sich also die Überlegung machen müssen, wie viele Luftschiffe und Flugzeuge er für Aufklärungs Zwecke noch aufsparen zu müssen glaubt. Für eine wirklich große Entscheidungsschlacht zweier Flotten, wo jeder der beiden Gegner tatsächlich alles, was er an Streitkräften zur Verfügung hat, einsetzt, wird man auch Luftschiffe und Flugzeuge, die dann natürlich sämtlich mit besonders zahlreichen Sprengkörpern ausgerüstet sind, zur Verwendung bringen. Sie haben dann eine größere Aussicht als sonst, weil die feindlichen Schiffe durch den

Entscheidungskampf auf dem Wasser in höchstem Maße in Anspruch genommen sind. Die Aufmerksamkeit der Offiziere und Mannschaften und die äußerste Anspannung ihrer Kräfte muß sich, ob sie wollen oder nicht, auf die gegnerischen Schlachtschiffe, Kreuzer, Torpedoboote und Unterseeboote richten. Der Mensch hat aber nur ein bestimmtes Quantum von körperlicher, geistiger und sittlicher Kraft, und dieses zu teilen, wird wohl im Getobe einer Schlacht unmöglich sein. Deswegen werden Luftschiffe und Flugzeuge unter der Bedingung, daß es ihnen gelingt, während der Schlacht direkt über der feindlichen Flotte zu schweben, gefährliche und verderbliche Feinde werden. Feindliche Luftschiffe werden vielleicht versuchen, sie daran zu hindern, wenn der Feind über solche verfügt. Und dann wird ein Kampf in den Lüften entstehen, bis eine der beiden Luftparteien Sieger geblieben ist und nun mit den Resten seiner Kraft gegen die feindlichen Seeschiffe vorgeht. In jene für Luftschiffe allein wirksame Angriffsposition, direkt über der feindlichen Flotte, zu gelangen, kann ihnen noch dadurch erschwert werden, daß feindliche Kreuzer von Anfang an besonders dafür bestimmt werden, Luftangriffe abzuwehren, und sich an der eigentlichen Seeschlacht nicht zu beteiligen. Diese würden mit einer Anzahl besonderer Luftschiffgeschütze ausgerüstet sein, ihre Führer und Besatzungen hätten die Aufmerksamkeit fortwährend und ununterbrochen auf feindliche Luftfahrzeuge aller Art zu richten. — Das sind alles Zukunftsbilder, und manches mag sich durch die Entwicklung und ungeahnte Wege derselben später anders darstellen, aber möglich ist, daß es so kommt, ja wahrscheinlich.

Über die besondere Rolle des Luftfahrzeuges dem unterseeischen Fahrzeuge gegenüber ist schon an anderer Stelle gesprochen worden. Es ist sehr möglich, daß das Luftschiff sich auf diese Weise zu einem der gefährlichsten Feinde der unterseeischen Waffen herausbilden wird.

Ganz allgemein betrachtet, wird der Luftkrieg und die Einwirkung der Luftwaffe auf die Seewaffe noch eine besondere Seite aufweisen, nämlich die, daß das Luftfahrzeug vielleicht mit der Zeit den Begriff der Seebeherrschung, wenn nicht aufhebt, so doch beeinträchtigt. Es kommt weiter in Betracht, daß der Begriff der Insel durch Luftwaffen und Luftverkehr bis zu einem gewissen Grade verschwindet. Die Engländer z. B. mögen die See vollständig beherrschen und die ihnen feindlichen Flotten in deren Häfen blockiert halten, — sie können doch nicht verhindern, daß Luftschiffe und Flugzeuge das von ihnen beherrschte Meer überfliegen, ihre blockierenden Geschwader und Schiffe überwachen

und begleiten, über ihren Häfen erscheinen und die Bevölkerung ihrer Städte in Furcht und Unruhe versetzen. Auch das tritt heute, angesichts der heutigen Entwicklungsstufe der Luftfahrzeuge, in der Praxis noch nicht hervor, die Engländer aber sehen der zukünftigen Entwicklung mit Sorgen entgegen und sind dabei, eine Flotte von Luftschiffen und Flugzeugen zu schaffen, um die Luftflotte eines künftigen Gegners in der Luft zu bekämpfen und zu vernichten. Das ist natürlich leichter gesagt als ausgeführt, auch ist besonders zu beachten, daß es selbst bei Überlegenheit der einen Luftflotte, welche über die andere siegte, oder sie vollständig vernichtete, praktisch unmöglich wäre, die „Luft Herrschaft“ zu erringen. Die See bildet eine Fläche, auf der alle Schiffe und Fahrzeuge fahren müssen, also nebeneinander, auch durch Tiefen und andere Verhältnisse meist gezwungen sind, bestimmte Wege zu nehmen. In der Luft bestehen nicht nur keinerlei Hindernisse durch Kontinente, durch Inseln, durch Tiefenverhältnisse und ähnliches, sondern die Luftfahrzeuge können nicht nur nebeneinander vorbeifahren, sondern auch übereinander und untereinander. Es handelt sich also um ein Gebiet, das nach allen Raumrichtungen um so unbegrenzter erscheint, als der Aktionsradius der Luftschiffe und Flugzeuge wächst, denn je länger sie in der Luft bleiben können, ohne ihre Vorräte zu ergänzen, desto ausgiebiger können sie diese Grenzenlosigkeit des Raumes ausnutzen. Allerdings muß immer wiederholt werden, daß in erster Linie Luftschiff und Flugzeug heute noch Aufklärungswaffen sind. Ob und wann sie in der Hauptsache Kampfschiffe sein werden, muß die Zukunft zeigen. Daß diese Zukunft noch fern läge, braucht allerdings nicht angenommen zu werden.

---

## Die Auslandflotte.

Das deutsche Flottengesetz bestimmt als Auslandflotte acht große Kreuzer und zehn kleine Kreuzer.

Das ist fürwahr ein gewaltiger Unterschied gegenüber den Flottenbeständen, die in der Heimat versammelt und organisiert werden. Wir wundern uns aber nach allen unseren bisherigen Ausführungen nicht mehr darüber, denn wir haben gesehen, daß die Hochseeflotte unter allen Umständen die Hauptsache ist, daß ihre Erfolge im großen Kriege alle etwaigen Mißerfolge in außerheimischen Gewässern mit Zinsen wettmachen.

Was hat dann das Kriegsschiff im Ausland für eine Bedeutung? Ist es nicht besser unter diesen Umständen, auch diese Auslandskreuzer in die heimischen Gewässer zurückzuziehen und sie dort der Schlachtflotte einzugliedern? Nein, ganz sicher nicht, es wäre im Gegenteil äußerst wünschenswert, mehr Schiffe im Auslande zu stationieren. Das ist aber zurzeit nicht möglich, und wir sagen deshalb, mit dem bekannten Sprichworte: Das Hemd ist uns näher als der Rock.

Heute sind leider die ausländischen Stationen aber noch nicht einmal so stark besetzt, wie das Flottengesetz will. Wir überblicken das am besten an der Hand der einzelnen außerheimischen Stationen.

Die westafrikanische Station umfaßt die Westküste Afrikas mit den dortigen Inselgruppen. Wir haben dort zwei Kanonenboote und ein uraltes Vermessungsschiff.

Die ostafrikanische Station begreift die ostafrikanische Küste mit den Inseln, ferner das Rote Meer und den Perjischen Meerbusen. Hier sind zwei alte ungeschützte Kreuzer vorhanden.

Die ost- und westamerikanische Küste wird nur durch einen einzigen kleinen Kreuzer besetzt. Die australische Station umfaßt Australien und die Südseeinseln, und für dieses ungeheure Gebiet sind nur zwei ungeschützte Kreuzer und außerdem ein Vermessungsschiff vorhanden.

Die ostasiatische Station ist besser besetzt. Wir haben dort zwei Panzerkreuzer, je drei moderne kleine Kreuzer, außerdem vier Kanonenboote, drei Flußkanonenboote und zwei Torpedoboote.

Anstatt acht großer Kreuzer sind also deren nur zwei vorhanden, und die kleinen Kreuzer sind zum größten Teil ohne jeden Gefechtswert und ganz veraltet. Langsam, sehr langsam nur, wird hier allmählich Wandel geschaffen werden können, denn auch in der Heimat fehlt ja noch vieles, vor allem an großen Kreuzern. Das muß noch alles beschafft worden sein, ehe an die außerheimischen Gewässer gedacht werden kann. Oder aber, es müßten große politische Ereignisse eintreten, die für Deutschland nicht mehr nötig machten, annähernd seine ganze kampffähige Flotte in den heimischen Gewässern konzentriert zu halten.

Die Tätigkeit und Verwendung von Kriegsschiffen auf und über den Ozeanen haben wir schon in dem geschichtlichen Teile dieser Schrift in großen Zügen kennen gelernt. Sie ist recht vielseitig. Man liest oft in der Zeitung, daß dieser oder jener Kreuzer nach irgendeinem Hafen gedampft sei oder an irgendeiner Küste weile, um dort „die deutsche Flagge zu zeigen“. Was hat dieses Zeigen der Flagge für einen Zweck? Nun darüber läßt man sich am besten von einem Deutschen belehren, der längere Zeit im Auslande gewesen ist. Er wird sagen, wie mächtig das Ansehen der Deutschen im Auslande unter den Eingebornen und unter den dortigen Angehörigen anderer Nationen gehoben wird, wenn ein deutsches Kriegsschiff ankommt und verweilt. Es ist mit seiner wehenden Kriegsflagge ein lebendiger Vertreter der Macht und Kraft des Deutschen Reiches, stets bereit zum Schutze deutschen Lebens und deutschen Gutes, wo es auch immer sei. Freilich verlangt dieses Ansehen der Deutschen im Auslande heute mehr als ehedem. Früher, als man Panzerschiffe noch nicht über See schickte und überhaupt nur Segelschiffe oder durch Segel und Dampf getriebene Schiffe besaß, da kam nicht viel darauf an, ob das Schiff etwas größer oder etwas kleiner, etwas neuer oder etwas älter war. Heute aber sagen die Deutschen, wenn sie nach der Heimat schreiben oder Eingaben an die Regierung des Deutschen Reiches richten: „Schick uns so oft wie möglich Kriegsschiffe, aber es müssen moderne, kampfkraftige und imponierende Kreuzer sein, keine alten wertlosen Kästen, die behaltet lieber zu Hause. Sonst leidet unser Ansehen nicht nur bei den Eingebornen, sondern zumal auch bei unseren geschäftlichen Konkurrenten anderer Nationen in der Gegend. Wenn da ein altes schlechtes deutsches Schiff liegt, und ein neues mächtiges

englisches, dann verhöhnen uns die Engländer und sehen uns über die Achsel an. Und die Eingebornen meinen, das Deutsche Reich sei doch nichts im Vergleiche zu Großbritannien.“ Wer selbst in überseeischen Ländern und an überseeischen Küsten gewesen ist, der weiß, wie wahr diese Beweisgründe sind. Man kann da immer wieder sagen, Deutschland habe sehr schöne und viele Schiffe zu Hause, außerdem eine gewaltige Armee, und es sei hoch angesehen und gefürchtet in Europa. Das hilft nichts, die Eingebornen beurteilen nur, was sie mit Augen sehen, und die Angehörigen anderer Nationen sagen: Was helfen euch die Machtmittel des Deutschen Reiches in Europa, wenn euer Vaterland euch hierher nur alte, schlechte Schiffe, oder gar keins, schickt. Die deutschen Kaufleute haben oft an sich erfahren, daß vom Grade des deutschen Ansehens im Auslande auch zu einem großen Teile abhängt, ob sie gute oder schlechte Geschäfte machen. Und die Behörden an Ort und Stelle sind nur dann rückblicksvoll, wenn sie wissen, daß wirklich die Macht des Deutschen Reiches hinter den Deutschen steht und bereit ist, einzugreifen.

Kommen deutsche Kaufleute in ein überseeisches Land und versuchen sie dort, ihre Ware abzusetzen, ihrerseits aber von den Eingebornen Stoffe zu kaufen, die es in Deutschland nicht gibt, dann ist für die persönliche Sicherheit, für die Tätigkeit und für ihr Ansehen geradezu entscheidend, daß die Eingebornen deutsche Kriegsschiffe sehen. Wie oft hat der große Reichskanzler, Fürst Bismarck, ausgesprochen und betätigt: Der deutsche Kaufmann geht voran über die Ozeane, um sich dort Absatzgebiete zu schaffen, wir folgen ihm mit der Kriegsflagge des Reiches, um ihn zu schützen. So hängt es auch zusammen, daß bei den ersten deutschen Kolonialerwerbungen, in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts, der Kaufmann vorangegangen war, das Gebiet für den deutschen Handel erwerbenswert und die Aussichten für ihn gut gefunden hatte. Dann wurden die deutschen Kriegsschiffe hingeschickt, mit dem Befehle, die deutsche Flagge dort zu heißen und das Land für deutsches Gebiet zu erklären. Später wurden dann Schutztruppen hingesetzt, also Landsoldaten, eine deutsche Verwaltung wurde eingesetzt, kurz, mehr oder minder langsam entwickelte sich deutsches Leben und innere Sicherheit in der deutschen Kolonie. Die Tätigkeit der Flotte, insbesondere des Auslandskreuzers, ist aber damit nicht abgetan, sondern sie kann noch lange Jahre nach der eigentlichen Kolonialgründung einen großen Umfang annehmen. Die Eingebornen nämlich wollen sich häufig nicht fügen, sie machen Aufstände, lehnen sich auf gegen die Ordnung, die sie





Landungsmanöver. Aquarell von Rich. Knötel.

nicht gewohnt sind, obgleich sie ihnen nur nützlich und heilsam ist. Die Eingebornen sind in der Regel listig und verschlagen, unheilbar arbeitsscheu und gewissenlos. Ein Mord bedeutet ihnen nichts, Raub und Diebstahl ebensowenig. Die Zahl der Eingebornenaufstände innerhalb des Menschenalters deutschen Kolonialbesitzes sind beinahe unzählig. Es gibt aber kaum einen einzigen unter ihnen, gelegentlich dessen die deutsche Marine nicht in heldenmütigem Kampfe ihr Blut vergossen hätte. Außerdem erfordern diese Kämpfe und Kriegszüge in den Tropen ungeheure Anstrengungen. Viele Seeoffiziere sind durch tropische Krankheiten und Überspannung der Kräfte hingerafft worden.

Eine der ersten größeren Unternehmungen dieser Art und sicherlich eine immer denkwürdige war der große Aufstand des Buschiri an der ostafrikanischen Küste im Jahre 1888. Da hatten die in jenen Bezirken neben den Schwarzen wohnenden Araber einen weitverzweigten Aufstand in Szene gesetzt, weil ihnen die deutsche Herrschaft nicht gefiel und ihnen außerdem der Sklavenhandel, der ihnen besonders einträglich war, verboten wurde. Hier war nun guter Rat zunächst sehr teuer, denn in diesem ostafrikanischen Schutzgebiet gab es damals keine Kolonialtruppen, die den Aufstand im Lande hätten ersticken können. So wurde denn unter dem Oberbefehle des Konteradmirals Deinhard das Kreuzergeschwader an der Küste zusammengezogen, und das einzig taugliche Mittel angewandt: die Küsten eng zu blockieren, so daß die Aufständischen durch die Seehäfen und an den Flußmündungen und an den Küsten weder Zufuhr erhalten konnten, noch auch mit ihren Dhaus, das sind Segelfahrzeuge, ihren Sklavenhandel nach anderen Küstenhäfen hin treiben konnten. Es klingt sehr einfach, wenn man das so liest, in Wirklichkeit war aber die Aufgabe eine sehr schwierige. Die großen Schiffe konnten wegen der Flachheit des Wassers nicht überall nahe genug an die Küsten heran, und so mußten die Schiffsboote als Blockadeschiffe nahe der Küste dienen. Tagelang wurden die kleine Boote, immer befehligt von einem Offizier, hinausgeschickt, um Tag und Nacht auf Posten zu liegen. Weder tropischer Regenguß, noch Sonnenbrand, noch kühle Feuchtigkeit der Nacht war ein Hindernis oder gar ein Grund, die furchtbar anstrengende Tätigkeit zu unterbrechen. Im kleinen offenen Boote saßen die deutschen Matrosen mit ihrem Offizier und Unteroffizier, mit scharfer Gewehrmunition ausgerüstet, die Seitengewehre geschliffen, als Mundvorrat eine Anzahl Konserven und ein Faß Wasser im Boot. Das dauerte manchmal viele Tage lang, bis das Boot an Bord seines Schiffes zurück-

kehrte und die Besatzung durch eine andere abgelöst wurde. Ein volles Jahr hat diese eintönige und höchst aufreibende Tätigkeit gedauert. Sie wurde nur unterbrochen durch Ausschiffung von Landungskorps der Schiffe, wenn die Aufständischen am Lande deutsche Siedlungen angriffen und deutsches Menschenleben gefährdeten. Dann wurde solange aus dem deutschen Seemann ein Landkrieger, und er zeigte, daß er auch diesen ungewohnten Aufgaben gewachsen war. Immer voran waren die Offiziere. Als im März des Jahres 1888 das befestigte Lager des listreichen Führers der Rebellen, Buschiri, gestürmt wurde, da kletterte allen voran der Leutnant zur See Schelle über die hohen Palisaden hinüber. Auf der anderen Seite angekommen, sprang er mitten unter die Verteidiger, seine Matrosen ihm dicht auf den Hacken. Eine Araberkugel durchbohrte ihm den Leib, und so starb er den Heldentod.

Jene Blockadezeit vom Jahre 1888 ist allen Offizieren und Mannschaften, die sie mitgemacht haben, unvergeßlich gewesen, viele sind aber an den Folgen durch Krankheit dienstuntauglich geworden oder gestorben.

Die deutsche Marine war damals sehr klein und bedeutete als Seemacht überhaupt nichts, das Verhalten der Mannschaften des deutschen Blockadegeschwaders und die energische, zielbewußte Führung des Ganzen durch den Konteradmiral Deinhard erregte aber ungeteilte Anerkennung, besonders bei den Engländern. Jener Araberaufstand berührte auch englisches Kolonialgebiet, und so führte man die Blockade mit England zusammen durch. Admiral Deinhard war aber eigentlich der unbestrittene Führer des Ganzen.

Auch Samoa hat viel deutsches Blut gefordert.

Es war um Ende desselben Jahres 1888, als Streitigkeiten zwischen einem samoanischen Inselkönige und seinem Gegenkönige Hab und Gut von Deutschen auf der Samoainsel Apia gefährdeten. Natürlich war es Pflicht der deutschen Schiffe, hier einzugreifen und die Deutschen mit ihren Plantagen zu schützen. Die Eingebornen dagegen glaubten den Erzählungen eines ränkevollen Amerikaners, daß die deutschen Landungskorps in dem samoanischen Königsstreite Partei nehmen wollten. Natürlich dachten diese gar nicht daran, und der Amerikaner glaubte es auch nicht, er wollte aber die Deutschen den Samoanern verhaßt machen, denn die Amerikaner wünschten diese damals noch herrenlosen Inseln zu ihrem eigenen Kolonialgebiete zu machen. Auf die Einflüsterungen des Amerikaners strömten Massen von Samoanern herbei und griffen das kleine deutsche Landungskorps an. Die Übermacht war so groß, daß

die Deutschen nicht daran denken konnten, durchzubrechen. Immer enger zog sich der Ring um sie zusammen, und es fielen innerhalb kurzer Zeit zwei Offiziere, neunundzwanzig Unteroffiziere und Mannschaften, während noch sechsunddreißig verwundet wurden. Für das kleine Landungskorps waren das gewaltige, bedrohliche Verluste. Die Deutschen, mutig und energisch, wie sie waren, versuchten gleichwohl, sich etwas Luft zu schaffen, machten fortwährend Vorstöße nach allen Seiten, aber lange hätte ihr Widerstand unter diesen Umständen nicht dauern können. Da griffen zum Glück die auf der Reede liegenden Schiffe ein. Sie hatten die Not der Ihrigen bemerkt und eröffneten nun ein lebhaftes Granatfeuer auf die Masse der Angreifer, bis diese in alle Winde auseinanderstoben.

Man muß ohne weiteres jenes Gefecht von Samoa als einen deutschen Mißerfolg bezeichnen. Die Ursachen dafür lagen in erster Linie darin, daß verschiedene andere Nationen neben den Deutschen starkes Interesse an den Samoainseln hatten und besonders gegen das Deutsche Reich auf jede Art und Weise Ränke ins Werk zu setzen versuchten. Unter solchen Umständen hat nur derjenige Aussicht auf Erfolg, welcher die stärkste Macht an Ort und Stelle zeigen kann. Das war bei den Deutschen leider nicht der Fall mit ihren wenigen kleinen Schiffen. Außerdem hatte man zweifellos nicht genügend mit den amerikanischen Intrigen gerechnet. So blieb als Trost für die verhältnismäßig sehr schweren Verluste nur das Bewußtsein und die allgemeine Anerkennung, daß die deutschen Seeleute mit ihren Offizieren sich einmal wieder glänzend geschlagen hatten.

Später ist dann die Gruppe der Samoainseln zwischen den Vereinigten Staaten und dem Deutschen Reich geteilt worden. Bis dahin freilich machten die dortigen Zustände noch viel zu schaffen, und noch im Jahre 1899 spielten sich Vorgänge vor Apia ab, welche, als „Schmach von Samoa“ bekannt, die öffentliche Meinung in Deutschland auf das tiefste erregten. Diese Erregung hatte das Gute, daß für das große deutsche Flottengesetz eine beinahe allgemeine Begeisterung sich entwickelte. Der Vorgang selbst war der folgende:

Auf Apia stritten sich wiederum zwei Häuptlinge, oder, wie sie sich gerne gleich nennen, „Könige“, um die Herrschaft. Ein kleiner deutscher Kreuzer lag auf der Reede, außer ihm eine Anzahl größerer und stärkerer englischer und amerikanischer Schiffe. Diese ließen den Kommandanten des deutschen Kreuzers vollkommen beiseite, regelten unter

sich allein das Vorgehen bei den Unruhen und verhinderten den deutschen Kommandanten, sich irgendwie tätig an dem Schutze der deutschen Interessen zu betätigen. Die Lektion war bitter, aber gut, denn sie zeigte einmal wieder, und vor aller Welt, daß im Leben der Völker nur der Starke geachtet wird, und daß selbst die größte Landarmee nichts hilft, wenn sie auf der anderen Seite der Ozeane liegt.

Häufig haben Schiffe der deutschen Marine mit großem Erfolge eingegriffen, wenn in überseeischen Ländern deutsches Gut und Blut durch Revolutionen gefährdet wurde. Jetzt sind diese Revolutionen freilich seltener geworden, weil jene überseeischen, besonders südamerikanischen, Nationen mehr Ordnung bei sich eingeführt haben; aber es kommt auch heute noch vor. Die Menge dieser Fälle ist beinahe unzählig, aber jedes einzelne Mal zeigt es sich, wie ungemein wertvoll die Gegenwart von Kriegsschiffen ist, auch in kleineren Dingen. Ende des Jahres 1897 hatten die Behörden der Negerrepublik Haiti einen deutschen Kaufmann gegen alles Gesetz und Recht ins Gefängnis gesetzt, und keine diplomatischen Vorstellungen halfen. Da wurden zwei deutsche Schulschiffe hingeschickt mit dem Auftrage, die Freilassung des deutschen Kaufmannes zu erzwingen. Sie richteten ihre geladenen Geschütze auf die wenigen kleinen im Hafen liegenden haitianischen Schiffe, ferner auf die Regierungsgebäude, und den Haitianern wurde ein Ultimatum gestellt, d. h. man sagte ihnen: wenn ihr bis zu der und der Stunde nicht tut, was wir im Namen des Deutschen Reiches fordern, so schießen wir! Das half.

Einen Akt von sehr weittragender Bedeutung konnten deutsche Kreuzer Ende des Jahres 1897 in Ostasien einleiten helfen. Es waren in einer chinesischen Küstenprovinz deutsche Missionare ermordet worden, und das erheischte Sühne. Die chinesische Regierung war bereit, eine Sühne zu geben, und das Deutsche Reich verlangte als Zugeständnis zur Vergeltung jener Untat die Abtretung eines kleinen Küstengebietes mit einem Hafen an der Bucht von Kiautschou. Die chinesische Regierung, nach ihrer Art, versuchte die Verhandlungen in die Länge zu ziehen, natürlich mit dem Hintergedanken, nie zu einem Resultat zu kommen, sondern hinzuziehen, bis schließlich gar nichts daraus würde. Die deutsche Regierung war aber nicht willens, sich das gefallen zu lassen. Das deutsche Kreuzergeschwader, welches übrigens schon lange die Bucht von Kiautschou als besonders günstig zur Anlage eines Hafens ermittelt hatte, ankerte auf der Reede, der Geschwaderchef erschien mit einem starken Landungskorps an der Küste. Dort befanden sich schwache chinesische Truppen,

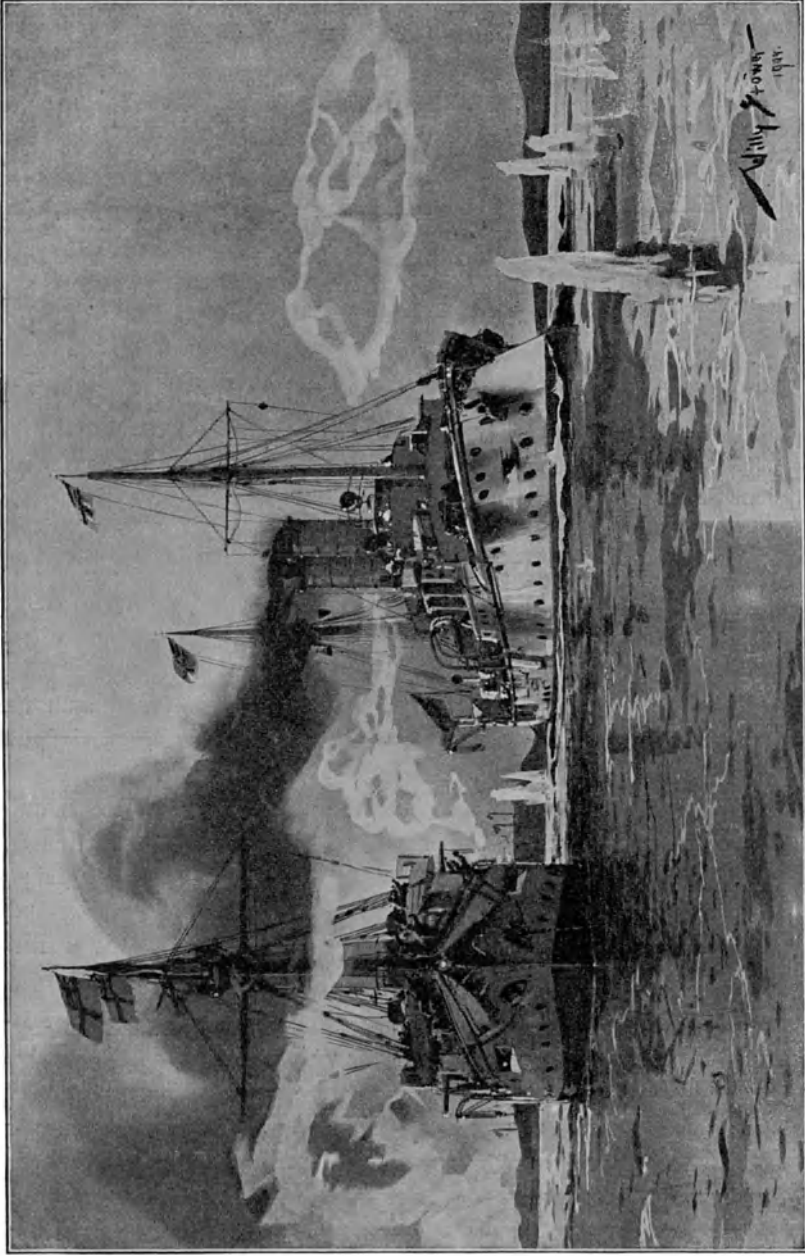
die aber keinerlei Widerstand leisteten. Der chinesische General begnügte sich damit, Protest zu erheben, als die deutsche Flagge dort geheißt wurde. Damit war eine vollzogene Tatsache hergestellt worden, und die chinesische Regierung mußte sich ihr fügen. Die Bucht von Kiautschou mit einem kleinen Gebiete nach dem Binnenlande zu wurde von Deutschland gepachtet, und zwar für eine Zeit von neunundneunzig Jahren. Das ist nun fünfzehn Jahre her, und seitdem hat sich in der öden Bucht eine immer mehr aufblühende Hafenstadt mit den besten Werft- und Hafeneinrichtungen an der chinesischen Küste erhoben. Kiautschou, mit seinem Hafen Tsingtau, bildet gewissermaßen eine deutsche Eingangspforte für den deutschen Handel in das weite chinesische Gebiet hinein. Etwas anderes soll Tsingtau auch in der Hauptsache nicht sein. Man hat es nur so weit befestigt, daß es Handstreichern gegenüber gesichert ist. Der Hafen an sich natürlich hat auch für die Marine ein lange schmerzlich gehegtes Bedürfnis erfüllt. Sie hat damit einen eigenen Stützpunkt an der ostasiatischen Küste erhalten, den sie früher nicht besaß. Ja, wir müssen, leider, sagen: Tsingtau ist eigentlich der einzige Stützpunkt, den Deutschland in außerheimischen Gewässern besitzt, der einzige deutsche Kolonialhafen, wo ein Dock ist, wo eigene Kohlen genommen und wo auch größere Reparaturen von deutschen Werkstätten ausgeführt werden können. Das ist von großer Wichtigkeit. Man braucht nur sich vorzustellen, wie die Verhältnisse in einem Kriege liegen würden. Haben da die deutschen Kreuzer in auswärtigen Gewässern keine eigenen Häfen und Stützpunkte, dann müssen sie fremde anlaufen. Sind diese feindlich, so sind sie aber nicht nur nicht benutzbar, sondern sie bilden eine Gefahr, weil feindliche Schiffe von dort kommen können. Sind sie aber neutral, so dürfen sich deutsche Schiffe höchstens vierundzwanzig Stunden lang dort aufhalten, freilich auch nur unter gewissen Umständen, und können keine Reparaturen ausführen, geschweige denn Munition übernehmen. Kreuzer auf den Ozeanen ohne eigene Stützpunkte sind im Kriege gleichsam ohne Wurzeln und werden wahrscheinlich schon nach kurzer Zeit dem überlegenen Feinde in die Hände fallen.

Nicht umsonst hat sich schon seit vielen Jahren an der ostasiatischen Küste immer der bei weitem größte Teil unserer Auslandschiffe, das sogenannte Kreuzergeschwader, stationiert befunden. Blicken wir in die Geschichte der preussischen Marine zurück, so finden wir, daß eine der ersten größeren Fahrten der preussischen Segelschiffe der ostasiatischen Küste galt. Damals sollten Handelsverträge mit Japan und China ge-

schlossen werden. Verschiedene andere Male mußten deutsche Kriegsschiffe durch energisches Einschreiten ihrer Kommandanten Deutsche an der ostasiatischen Küste vor Unrecht und vor Vergewaltigung schützen, und so löste ein Zwischenfall den anderen ab. Alle bedeuteten aber wenig im Vergleich zu den sogenannten Boxerunruhen im Sommer des Jahres 1900.

In China, besonders nahe der Küste, und in den größeren Städten, leben viele Europäer und Amerikaner, also Angehörige der weißen Rasse. Die Chinesen haben durchweg einen großen Widerwillen gegen die Weißen, und dieser Widerwille wurde dadurch noch mehr gesteigert, daß sie sahen, wie die fleißige Tätigkeit, die höhere Bildung und Energie der Weißen in ihrem Lande einen immer größeren Einfluß gewann und gewinnen mußte. Es hatte sich so mit der Zeit ein förmlicher Weißenhaß in China entwickelt. Die große Masse der Chinesen, übrigens auch das damalige Kaiserthum, war sich eins in dem Vorsatze: „Bei der ersten Gelegenheit schlagen wir alle Weißen tot, oder jagen sie aus dem Lande heraus, damit wir wieder unter uns sind in unserem Lande und uns dort von keinen fremden Völkern mehr etwas sagen zu lassen brauchen!“ —

Fremdenfeindliche Unruhen in China standen also gewissermaßen immer auf der Tagesordnung, noch nie aber war eine fremdenfeindliche Bewegung so umfangreich und so sorgfältig vorbereitet gewesen, wie jene sogenannte Boxerbewegung im Jahre 1900. Sie war durch das ganze Land hin verzweigt und wandte sich nicht nur gegen die Weißen im allgemeinen, nein, man wollte auch die europäischen und amerikanischen Gesandtschaften zerstören, die Gesandten und ihre Beamten töten. Zum Schutze der deutschen Gesandtschaft wurden fünfzig Mann vom Seebataillon beordert, und die deutschen Seesoldaten hatten bald in einem schweren und heldenmütig durchgeführten Kampfe die deutsche Gesandtschaft in Peking zu verteidigen. Der Gesandte selbst freilich war schon vorher auf der Straße von Peking von einem chinesischen Soldaten ermordet worden. Die aufständischen Chinesen wußten nun sehr wohl, daß die Gesandtschaften in Peking und die übrigen Europäer dort und in anderen chinesischen Städten nur von der Seeküste und von den Häfen her bewaffnete Hilfe erhalten konnten. Deswegen beschloßen sie, die Verbindung zwischen den Städten im Inneren und der Seeküste zu unterbrechen, indem immer mehr Truppen dazwischengeschoben wurden. Unter dessen hatte sich an der Küste, zumal auf der Reede von Taku, an der



Канонербот „Илис“ дөмпф, зум Иафкөмпф үбөргөхөнд, ан „Алгерине“ вөрүбөр.



Mündung des Peihoflusses, eine zahlreiche Kriegsflotte, zusammengesetzt aus Kriegsschiffen aller Nationen, angesammelt. Dieses Mal sah man die seltene Ausnahme, daß alle diese Nationen einträchtig zusammenarbeiteten. Sie alle hatten dasselbe Interesse: Gut und Blut ihrer Angehörigen zu schützen. Ein gemischtes Landungskorps dieser internationalen Flotte erhielt den Auftrag, bis nach Peking, der Hauptstadt Chinas, hindurchzudringen. Diese Truppe stand unter Führung eines englischen Admirals, aber gerade die deutschen Seeoffiziere und Mannschaften sollten sich wieder einmal ganz besonders auszeichnen. Freilich, große Verluste wurden erlitten, und in einer besonders schwierigen Lage gab der englische Admiral den berühmt gewordenen Befehl: „Germans to the front!“ Das war ein ehrenvoller Befehl, den die deutsche Landungstruppe mit aller ihr gewohnten Kampflust und Energie ausführte. Die Verluste des deutschen Korps waren groß, an Offizieren, wie an Unteroffizieren und Mannschaften. Es fällt nicht in den Rahmen dieser Schrift, auf jene Kämpfe des näheren einzugehen. Wir wollten nur zeigen, wie der deutsche Kriegsseemann sich nicht nur bei geringfügigen Anlässen und auf seinem Element, dem Wasser, sondern auch auf dem Lande und in einer großen schwierigen Unternehmung damals auf das glänzendste bewährt hat. Das war nicht nur das deutsche Urteil, sondern vor allem das der Ausländer, nicht zum wenigsten der Briten. Wieder zeigte sich bei dieser Gelegenheit, daß der Deutsche ein geborner Kriegsmann ist, daß er an Kampf und Gefahr seine Freude hat, und sich auch an Disziplin und eiserner Pflichttreue von niemandem erreichen läßt.

Die Geschwaderchefs hatten inzwischen beschlossen, die Chinesen aufzufordern, die von ihnen besetzten Küstenbefestigungen, die Takuforts, zu räumen. Diese Befestigungen lagen an der Takubucht und am Peiho-flusse. Die chinesischen Kommandanten dieser Forts, im Bestreben, auch den im Flusse liegenden deutschen Kanonenbooten den Weg zu versperren, hatten begonnen, im Peiho-flusse Minen zu legen. Die Geschwaderchefs beschlossen ebenfalls, neue Truppen zu landen und so schnell wie möglich die Takuforts zu nehmen. Während man nun hierzu die Vorbereitungen traf, hatten sich in aller Stille die Chinesen schon vollkommen kampfbereit gemacht, obgleich sie auf das Ultimatum mit echt chinesischer Höflichkeit geantwortet hatten, offenbar um die Seeoffiziere nicht mißtrauisch zu machen.

Nun lagen im Peiho-flusse, ganz in der Nähe der Takuforts, eine Anzahl von Kanonenbooten, darunter auch ein deutsches, der „Itis“;

Kommandant war Korvettenkapitän Lans, ein Offizier von großer Tatkraft und Entschlossenheit. Lans hatte schon vorher den ausländischen Kommandanten der anderen Kanonenboote wiederholt gesagt, man müsse energisch gegen die Forts vorgehen und nicht länger warten, sonst werde man nur selbst den Schaden davon haben. Korvettenkapitän Lans kannte die verschlagene Arglist der Chinesen und sollte sich nicht getäuscht haben. In der Nacht vor dem Tage, wo das Ultimatum der Mächte ablief, eröffneten ganz plötzlich die schweren Geschütze der Takuforts ein fürchtbares Geschützfeuer auf die kleinen ungepanzerten Kanonenboote. Diese lagen am Bollwerk festgemacht oder sonst am Ufer vertäut. Im übrigen wurde der „Itis“ nicht unvorbereitet überrascht, denn er war schon seit dem vorigen Tage klar zum Gefecht. Nach dem ersten Kanonenschuß ließ Kapitän Lans Generalmarsch schlagen. Alles eilte auf die Gefechtsposten. Der „Itis“, dessen Maschinen ebenfalls vollkommen bereit gewesen waren, machte vom Bollwerke los und dampfte stromabwärts, um dort die Position einzunehmen, welche am Tage vorher unter den Kommandanten der Kanonenboote verabredet worden war. Die Kommandanten hatten nämlich ausgemacht, am Morgen des nächsten Tages zu einer bestimmten Zeit ihrerseits das Feuer auf die Takuforts zu beginnen, und so den Sturm der Landungskorps der großen Schiffe zu unterstützen. Es wird wohl niemals aufgeklärt werden, wie die Chinesen von diesem Plane Wind bekommen hatten, jedenfalls kamen sie also zuvor.

Der Mond schien hell, so daß um 1 Uhr nachts die Kanonenboote ein gutes Ziel boten, und massenhaft schlugen die Granaten in der Nähe des „Itis“ ins Wasser. Offenbar hatten die Chinesen schon in der Helligkeit des vorhergegangenen Tages den Geschützen genau Richtung auf den „Itis“ gegeben. So schlau sie waren, hatten sie aber eins vergessen, daß nämlich, als sie ihre Geschütze auf den „Itis“ einstellten, Hochwasser in der Peihomündung war. Inzwischen war aber mehrere Stunden lang Ebbstrom gelaufen, die Wasseroberfläche ungefähr drei Meter tiefer als vorher, die Schiffe, die auf ihr schwammen, natürlich auch, und so gingen die Schüsse zu hoch, und tiefer ließen sich die Geschützrohre der Forts nicht richten. Zweifellos war das die Rettung des „Itis“. Hätte er ebenso hoch gelegen, wie am Abend des Tages vorher, so würde er zweifellos in den Grund geschossen worden sein, ehe er überhaupt Zeit gehabt hätte, sich vom Bollwerk loszumachen. Das tapfere Kanonenboot nahm seine verabredete Position im Flusse ein

und begann mit seinen drei 8,8 Zentimeter Schnelladekanonen und mit vier 3,7 Zentimeter Maschinenkanonen ein lebhaftes, wohlgezieltes Feuer auf die Sorts. Diese hatten Geschütze schwersten Kalibers. Korvettenkapitän Lans hatte schon am Abend vorher mit seinen Offizieren und Unteroffizieren alles genau besprochen, so daß, wie er selbst in seinem Gefechtsberichte schrieb, das Feuer in aller Ruhe und mit aller Genauigkeit geleitet und durchgeführt wurde, wie bei einer gut geleiteten Schießübung im Frieden. Sorgfältig und langsam mußte auch deshalb geschossen werden, weil man keine Munition verschwenden durfte. Niemand vermochte zu sagen, wie lange das Gefecht dauern würde, und der Augenblick durfte unter keinen Umständen eintreten, wo dem Kanonenboote etwa seine Munition knapp wurde oder gar ausging. Genau wurde die Wirkung jedes Schusses mit Ferngläsern beobachtet und danach die Richtung der Geschütze reguliert. Gegen vier Uhr brach der Tag an, und die Ziele ließen sich deutlicher erkennen als vorher. Die Maschinengeschütze des „Itis“ richteten ihr Feuer hauptsächlich auf die chinesischen Bedienungsmannschaften der Geschütze, die sichtbar waren. Einem Geschütz, wie man beobachtete, wurde kurz hintereinander dreimal die Bedienungsmannschaft weggeschossen, aber immer sofort wieder ersetzt. Die Chinesen hatten also nicht nur genug Leute, sondern diese besaßen auch Mut.

Gegen halb fünf Uhr morgens schon fingen aber auch die Geschütze der Chinesen an zu treffen. Eine Granate durchschlug den Schornstein, und dann folgten ihr bald vier andere, bald darauf wurde eine Maschinenkanone des „Itis“ außer Gefecht gesetzt, und zwei Mann ihrer Bedienung wurden schwer verwundet. Die Chinesen hatten, wie auch die anderen Kanonenboote wahrnahmen, im deutschen Kanonenboote „Itis“ ihren gefährlichsten Gegner erkannt und vereinigten zeitweise ihr gesamtes Feuer auf den „Itis“. Der Kommandant des englischen Kanonenbootes schrieb später: es habe allgemeine Bewunderung erregt, wie tapfer und geschickt der „Itis“ den Kampf durchfocht. Die Chinesen feuerten um so erbitterter, weil sie sahen, daß die Sorts bald ihre Flagge würden streichen müssen, wenn es nicht gelänge, den „Itis“ außer Gefecht zu setzen. Kurz vor sechs Uhr morgens, nachdem eben durch die deutschen Schüsse ein chinesisches Pulvermagazin mit gewaltigem Krach in die Luft gesprengt worden war, schlug eine chinesische Granate dicht unter der Kommandobrücke des „Itis“ ein, setzte einen dort bereitgelegten Munitionsvorrat in Brand und tötete den Batterieoffizier, Oberleutnant

Hellmann. Seine Leiche hat man nie gefunden, wahrscheinlich wurde der Körper in Atome zerrissen, und die einzelnen Stücke sind in den Peiho geflogen. Kurz darauf drang eine zweite Granate in die Kommandobrücke und durchlöcherte den vorderen Schornstein. Der Kommandant, Korvettenkapitän Lans, wurde durch ein Sprengstück schwer am linken Fuß verwundet, und Sprengstücke von Maschinengewehrpatronen, die durch die feindliche Granate zur Explosion gebracht worden waren,



Vizeadmiral von Lans als Korvettenkapitän.

bedeckten den tapferen Kommandanten mit Wunden. Kapitän Lans versuchte zunächst, das Kommando des Schiffes noch zu behalten, aber Blutverlust und Schwäche zwangen ihn, es an den ersten Offizier abzugeben. Trotzdem blieb er, beobachtend, auf der obersten Stufe der Treppe von der Kommandobrücke am Deck stehen, unterstützt von dem Schiffsarzt und zwei Krankenträgern. Eine neue Granate schlug ein, traf die Brücke, tötete einen Matrosen und riß gerade jene Treppe fort, so daß der Kommandant an Deck herunterstürzte. Mit vieler Mühe, ja beinahe gegen

seinen Willen, wurde Kapitän Lans in ein Dampfboot gebracht und von diesem an Bord eines auf der Reede liegenden deutschen Schiffes. Das Schwerste des Gefechtes war aber vorbei. Nachdem noch kurze Zeit weitergefeuert worden, und ein zweites großes Pulvermagazin der Chinesen, und dann noch ein drittes, in die Luft geflogen waren, war es mit dem Widerstande zu Ende. Als vollends nun die Landungskorps der Schiffe auf die Forts Sturm liefen, rannten die Chinesen in wilder regelloser Flucht von dannen. Einen letzten Treffer erhielt der „Itis“ noch, als das Gefecht beinahe zu Ende war: eine schwere 24 Zentimetergranate drang vorn an der einen Seite in das Schiff hinein, zerstörte innen alles, was sie traf, tötete zwei Mann und verwundete zwei Mann der Besatzung, flog auf der anderen Seite der Schiffswand wieder heraus, mehrere hundert Meter weit, und explodierte dann erst am Ufer.

Der „Itis“ hatte in diesem Gefechte sieben Tote verloren, ferner vier Schwerverwundete und sieben Leichtverwundete. Das feindliche Feuer hatte ihn einundzwanzigmal getroffen, während die anderen Kanonenboote nur sechs, fünf, drei und einen Treffer aufwiesen. Das zeigte also unwiderleglich, wie tatsächlich der „Itis“ bei weitem die schwerste Last des Kampfes getragen hatte. Dafür hatte das kleine Kanonenboot auch, mit beinahe 4000 Schuß, mehr als die doppelte Zahl Schuß verfeuert, wie irgendein anderes der Kanonenboote abgegeben hatte.

Das Verdienst dieses ruhmvollen Gefechtes gebührte in allererster Linie dem Kapitän Lans. Er hatte ein glänzendes Beispiel gegeben von Ruhe und Entschlossenheit, von Besonnenheit und kühnem Vorgehen. Wenn er vom Deutschen Kaiser daraufhin den hohen Orden „Pour le mérite“ erhielt, so war dieser wohl verdient. Die ganze Marine faßte diese erste Verleihung, des von Friedrich dem Großen gestifteten Ordens an einen Seeoffizier als eine ganz besonders hohe kaiserliche Ehrung auf. Aber auch die übrigen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften des „Itis“ hatten in einer über alles Lob erhobenen Weise gekämpft. Man sah wieder einmal, was deutsche Pflichttreue und Disziplin vermochten. Zweimal brach infolge der feindlichen Schüsse Feuer auf dem „Itis“ aus, in aller Ruhe wurde es jedesmal gelöscht. Die Splitter flogen den Itisleuten um die Ohren, die Granaten sausten an ihnen vorbei, ein Treffer nach dem anderen schlug in das Schiff ein, sie ließen sich nicht beirren, sondern feuerten weiter, wie bei einer Schießübung. Für die Kaltblütigkeit mag noch folgender Beweis gebracht werden. Kapitän Lans wußte sehr wohl, daß, um die Anstrengungen und Aufregungen eines

langen Gefechts auszuhalten und dabei das Höchste zu leisten, ein leerer Magen der schlechteste aller Bundesgenossen ist. Er ließ deshalb, unbekümmert um das feindliche Feuer, die Geschütze nacheinander Pausen machen und während diesen den Bedienungsmannschaften Frühstück reichen.

Die Bogerunruhen zogen sich noch lange hin, große Truppenmengen der Armeen kamen auf Transportdampfern aus Europa nach China und lieferten den Chinesen siegreiche Gefechte, immer aber waren die Kriegsschiffe und Kanonenboote in eifriger, angespannter Tätigkeit, sei es mit Landungen, sei es, daß sie sich auch nur kriegs- und handlungsbereit in Sicht der Küsten zeigten, bald an diesem, bald an jenem Punkte. Es wäre sehr schlimm gewesen, wenn keine deutschen Schiffe und Kanonenboote damals in den ostasiatischen Gewässern gewesen wären. Wenn jemals, so haben sie damals gezeigt, was Kriegsschiffe im Auslande wert sind. Zu Lande wie zu Wasser haben das damals vor allem die deutschen Besatzungen gezeigt. Nicht weniger als vier deutsche Schlachtschiffe, ein Panzerkreuzer und eine ganze Anzahl anderer Kreuzer waren während Jahresfrist an der ostasiatischen Küste vertreten. Aber wie war denn das möglich, um das Jahr 1900, wo doch die deutsche Flotte noch so klein und schwach war? Die Frage ist berechtigt und die Antwort, die man damals geben mußte, war nicht erfreulich: in unseren heimischen Gewässern waren während jenes Jahres nur zwei deutsche Panzerschiffe vorhanden! Die anderen Großmächte hatten auch große und imponierende Geschwader in den ostasiatischen Gewässern, aber dadurch waren ihre Heimatflotten nicht geschwächt worden, während eine deutsche Seemacht überhaupt nicht vorhanden war. Es machte einen starken und niederdrückenden Eindruck gerade damals, als englische Zeitungen schrieben, einzig und allein durch englische Erlaubnis sei es den anderen Mächten möglich, so viele Kriegsschiffe nach dem fernen Osten zu senden. Denn die englische Flotte, und sie allein, sei es, welche die Ozeane uneingeschränkt beherrsche. Ein Wort von England, eine telegraphische Anordnung der britischen Admiralität — und keine fremde Seemacht hätte dann noch ein Schiff über See schicken können. Man konnte das Großsprecherei nennen, mußte aber doch zugeben, daß es stimmte. Am allerniederdrückendsten war es aber für uns, die wir überhaupt kaum ein Kriegsschiff mehr in den heimischen Gewässern hatten. Das bedeutete überhaupt einen unerhörten Zustand, aber die Unterlassungsfünden des vergangenen Jahrzehntes machten keinen anderen Ausweg möglich. Denkt man sich, daß in jener Lage, also während die

einzigste Schlachtschiffdivision der deutschen Flotte und ihr einziger Panzerkreuzer in den ostasiatischen Gewässern weilten, ein Krieg zwischen Deutschland und Frankreich ausgebrochen wäre, so würde man sich zur See der französischen Flotte gegenüber kaum in einer besseren Lage befunden haben, als im Jahre 1870/71. Damals ging die Sache gut, weil man eben auch alles tat, um besonders mit England in guten Beziehungen zu leben. Das soll man gewiß immer versuchen, aber es gibt auch Fälle, wo ein Staat, der auf seinen eigenen Vorteil sehen muß, nicht das tun darf und kann, was diesem Vorteil widerspricht, weil es etwa anderen Mächten bequem ist.

Während jener Borerunruhen zeigte sich aber auch, wie wichtig es war, den Stützpunkt Kiautschou an der ostasiatischen Küste zu haben.

Wenige Jahre später wurde ein deutsches Kreuzergeschwader an den Küsten von Venezuela zusammengezogen, weil der Präsident seine Verpflichtungen deutschen Untertanen gegenüber nicht erfüllen wollte. Es blieb nichts anderes übrig, als die venezolanischen Häfen und Küsten zu blockieren, bis die deutschen Forderungen erfüllt worden waren.

Und ein weiteres Jahr später, als jener große und blutige Hereroaufstand in Südwestafrika ausbrach, waren es wieder die wenigen kleinen Schiffe unserer Auslandflotte, die als erste an der Küste zur Stelle waren und mit ihren Landungskorps schnell, entschlossen und hilfreich eingriffen, bis Hilfe von der Heimat gekommen war.

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, hier eine lückenlose Aufzählung aller Gelegenheiten zu geben, wo die Schiffe der deutschen Flotte im Auslande zum Schutze deutscher Interessen und deutschen Lebens eingegriffen haben. Wir wollten vielmehr nur durch einige besonders typische und wichtige Fälle zeigen, worin beinahe immer das Wesen dieser Art der Kriegsschiffstätigkeit besteht. Häufig ist sie undankbar, besonders für eine viel zu kleine Flotte, denn so kommt es, daß, wenn irgendwo ein Aufstand oder Ähnliches ausbricht, die nächst verfügbaren Schiffe einfach an Ort und Stelle fahren und mit ihren Kanonen oder Landungskorps ausrichten, soviel wie in ihren Kräften steht. Übersteigt aber die Aufgabe ihre Kräfte, sind der Feinde zu viele, dann muß eben alle Kraft eingesetzt werden, es koste, was es wolle. Schwierig und mühevoll ist diese überseeische Tätigkeit der Marine immer. Das haben besonders die angeführten Beispiele gezeigt. Angestrebt werden muß ein Zustand, daß überall, wo es darauf ankommt, so viele und so große Schiffe schnell zusammengebracht werden können, daß ihre Kanonen oder ihre Landungs-

korps mit Übermacht und mit der Sicherheit des Erfolges auftreten können. Einen Fall, wo dies geschehen ist, wollen wir zum Schluß noch kurz anführen:

Ende des Jahres 1910 traf die Nachricht ein, daß auf Ponape, einer Insel der Karolinengruppe, der deutsche Bezirksbeamte mit zwei anderen deutschen Beamten und fünf ihnen ergebenen Eingebornen ermordet sei. Der größte Teil der Eingebornen befände sich im Aufstande. Drei Monate hatte es gedauert, bis diese Kunde nach Berlin gelangte, denn vorher war es den überlebenden Weißen nicht möglich gewesen, sich mit der Außenwelt in Verbindung zu setzen. Der Anlaß zum Aufstande war ein sehr merkwürdiger, aber einer, der nicht selten vorkommt. Der deutsche Bezirkshauptmann wollte nämlich einen breiten Weg über die Insel hinweglegen, um sie damit ganz passierbar zu machen. Das paßte dem kriegerischsten der dortigen Stämme, den Jokois, nicht, sie schlugen die Beamten und die ihnen ergebenen Schwarzen tot, weil sie nicht wollten, daß ihre bisher unzugänglichen Lager und Schlupfwinkel auf der Insel durch diesen Weg zugänglich würden. War der Weg einmal da, so wußten sie, daß es mit ihrer Unabhängigkeit aus sein würde.

So schnell wie möglich wurden nun die drei Kreuzer „Emden“, „Nürnberg“ und „Kormoran“, dazu das Vermessungsschiff „Planet“, hingeschickt, um den Aufstand niederzuschlagen und dauernd Ruhe auf der Insel zu schaffen. Die aufrührerischen Eingebornen ließen sich zunächst aber auch nicht durch das Eintreffen der Kriegsschiffe schrecken, sondern glaubten, die Weißen würden nicht die Tapferkeit und nicht die Ausdauer haben, um bei der gebirgigen, zerklüfteten Insel und trotz der schwer zugänglichen Stellung, die die Aufrührer sich besetzt hatten, zum Ziele zu gelangen. Das kam daher, daß früher Spanien Eigentümer der Karolineninseln gewesen war. Die Spanier waren aber niemals wirklich energisch vorgegangen, und die Eingebornen glaubten deshalb, daß sie allen Weißen weit überlegen seien. Diesmal sollten sie sich aber geirrt haben. Die Aufrührer hatten sich hoch oben auf der höchsten Spitze der Insel verschanzt und erwarteten dort, mit guten Gewehren ausgerüstet, die deutschen Landungskorps. Den Berg hieß es nun nehmen, womöglich aber verhindern, daß die Eingebornen sich durch die Flucht retteten. Es waren zwei derartige Stellungen vorhanden. Nach sorgfältigen Vorbereitungen drang man vor, durch unwegsame Schluchten, durch Felsgeröll und dichten Urwald mußten die deutschen Seeleute durch. Außer ihren Gewehren führten sie auch noch Maschinen-



gewehre mit sich. Die Eingebornen, von viel größerer Gewandtheit natürlich, und ganz genau mit jedem Winkel der Insel bekannt, lagen in sehr gut geschützten Stellungen und feuerten mit Bedacht und Erfolg. Unter ungeheuren Anstrengungen wurden schließlich die beiden Stellungen der Eingebornen mit Sturm genommen, und es zeigte sich, daß sie trotz ihrer Kaltblütigkeit und Treffsicherheit im Schießen nicht die Standfestigkeit hatten, in ihren Stellungen zu bleiben, als die Matrosen mit dem alten deutschen Schlachtrufe Hurra zum Sturme vordrangen. Da ließen vielmehr die Tokois alles liegen und rannten in kopfloser Flucht von dannen.

Sechs Wochen dauerten im ganzen die Operationen auf den Karolineninseln, denn es handelte sich außer diesen beiden Hauptschlügen darum, jetzt endgültig Ruhe zu schaffen. Die Mörder wurden zum Tode durch Erschießen verurteilt. Die Hauptträdelsführer und die anderen Aufständischen wurden auf eine andere Insel geschickt, um dort mit Zwangsarbeit beschäftigt zu werden. Ein merkwürdiges Volk muß es aber sein, ein Volk, das den Tod nicht fürchtet. Die Anführer des Aufstandes hatten sich schließlich selbst gestellt, als sie sahen, daß die Weißen Sieger geworden waren, und der Hauptführer, Tomatau, bat, als er mit vierzehn anderen zum Tode geführt wurde, um die Erlaubnis, eine Rede an die Eingebornen zu halten, damit sie sich in Zukunft nicht zu ähnlichen Vergehen verleiten ließen. Die Erlaubnis wurde ihm jedoch verweigert. Dagegen rief aber ein anderer Führer, eben bevor das Kommando „Feuer“ ertönte, das ihn zum Tode befördern sollte, mit lauter Stimme den übrigen zu: „Nehmt euch ein warnendes Beispiel an uns und lebt besser als wir.“

Die Geschicklichkeit, Entschlossenheit und Ausdauer, mit der die Landungskorps der deutschen Schiffe in einem ganz unbekanntem Lande gegen einen unbekanntem Feind ihre schwere Aufgabe lösten, hat auf der ganzen Inselgruppe einen so tiefen und nachhaltigen Eindruck gemacht, daß wahrscheinlich für immer auf den Karolinen die deutsche Herrschaft bedingungslos anerkannt bleiben wird und es den Eingebornen nicht wieder einfällt, aufrührerische Umtriebe auszuhecken und ins Werk zu setzen. Denn nun wissen sie, was sie unter der spanischen Herrschaft nicht wußten, daß ihnen der leiseste Versuch der Auflehnung sehr schlecht bekommen würde. Uns aber drängt sich unwillkürlich die Bemerkung auf, wie außerordentlich vielseitig doch die Anforderungen sind, welche an die deutschen Marinemannschaften, vor allem auch an die Offiziere,

herantreten. Alle vier Schiffe wurden mitten aus ihrer Tätigkeit, die sie eigentlich innehatten und ausüben sollten, ganz plötzlich nach Ponape berufen. „Nürnberg“ und „Emden“ befanden sich an der ostasiatischen Küste, die anderen beiden Fahrzeuge waren in anderen Gewässern beschäftigt. Ohne weiteres wurden die vier Schiffe „hitelegraphiert“, unterstellten sich dem rangältesten Kommandanten, und nach kurzen Besprechungen wurde das schwierige und zunächst gar nicht übersehbare Unternehmen ohne Zögern ins Werk gesetzt und nicht gerastet, bis es getan war. Dann begab sich jedes der vier Schiffe ruhig wieder auf seine Station, an seine ihm programmäßig obliegende Tätigkeit.

An Verlusten waren drei Tote, darunter ein Offizier, zu beklagen, vier Schwerverwundete, darunter ein Offizier, und drei Leichtverwundete.

Man hat manchmal die Feuerwehr in großen Städten als das „Mädchen für alles“ bezeichnet, weil sie immer helfen und eintreten muß, ob es nun brennt, ob Wassersnot ist, ob ein Haus einstürzt oder irgend etwas anderes passiert. Ebenso ein „Mädchen für alles“ ist der Auslandkreuzer, immer ist er hilfsbereit, immer soll er schnell zur Stelle sein, ob es sich nun um Handelsverträge, um Revolutionen in fremden Staaten, um Aufstände in eigenen Kolonien, um Maßnahmen gegen Regierungen halbwilder Staaten handelt, oder auch nur die Flagge zu zeigen, oder endlich um als Vertreter des Deutschen Reiches ein fremdes Regierungsoberhaupt zu begrüßen und an einer nationalen Feier überseeischer Nationen teilzunehmen. Aber freilich, dazu muß die nötige Zahl an Kreuzern vorhanden sein, denn die Ozeane sind groß und weit, und auch der schnellste Kreuzer braucht, um diese riesigen Entfernungen zurückzulegen, mehr Zeit, als manchmal mit der Erfüllung seiner Aufgabe vereinbar ist. Bricht z. B. in irgendeiner deutschen Kolonie, oder in einem andern Gebiete ein Aufstand aus, so hängt es manchmal nur von Tagen, ja von Stunden ab, ob deutsche und andere europäische Menschenleben noch gerettet werden können. Sind einige oder mehrere Kreuzer gleich zur Hand, so bedeutet das die Rettung. Dauert es aber Tage und Wochen, dann kommt die Hilfe gar oft zu spät. Außerdem muß man bedenken, daß bei einer so spärlichen Kreuzerbesetzung im Auslande, wie wir sie bis jetzt nur haben können, es immer geht wie mit einer zu kurzen Decke: zieht man sie bis an die Nase herauf, so bleiben die Füße unbedeckt, bedeckt man aber die Füße, so friert man oben; mit andern Worten, wenn man wegen irgendeines dringenden Ereignisses von einer oder mehreren Stationen für einige Zeit die dortliegenden

Kreuzer fortnimmt, so bleibt da, wo sie fortgehen, eine Lücke. Würde da nun auch zur selben Zeit etwas passieren, so hätte man nichts oder zu wenig an Kreuzern zur Verfügung. Hier bleiben für Deutschland also noch große Lücken auszufüllen, Lücken, die immer größer werden, je lebhafter die überseeischen Beziehungen der Deutschen und je tätiger die Kolonialpolitik des Deutschen Reiches wird.

Es sind aber nicht nur die Ozeane und die transozeanischen Länder, welche deutsche Kreuzerhilfe beanspruchen, nein, auch in Europa selbst tritt diese Notwendigkeit häufig genug ein. Auch in die Vergangenheit braucht man gar nicht hinabzusteigen, um dafür ein Beispiel zu suchen:

Nachdem im Herbst 1912 der Krieg der verbündeten Balkanstaaten gegen die Türkei ausgebrochen war und die Verbündeten zunächst in schnellem Siegeslaufe von allen Seiten weit vordrangen, die Bulgaren sogar bis dicht vor Konstantinopel, da entstanden Unruhen in Konstantinopel, und in anderen türkischen Küstenstädten, so in Saloniki, fürchtete man für Gut und Leben der dort wohnenden Deutschen. Ein Hilferuf nach dem andern erscholl, man möge schleunigst Schiffe schicken. Das Deutsche Reich mußte wohl oder übel der Hochseeflotte einen großen Schlachtkreuzer, den „Göben“, entziehen, um ihn in die orientalischen Gewässer zu senden, ferner noch einen kleinen Kreuzer und außerdem zwei Schulschiffe. Ein sonderbares, ungleiches Geschwader freilich! Der „Göben“ hat eine Geschwindigkeit von ungefähr 28 Knoten, die Schulschiffe der Hertha-Klasse laufen 16—17 Knoten. Immerhin, der Schlachtkreuzer „Göben“ allein, eines der besten und schönsten großen Kriegsschiffe, die zurzeit überhaupt vorhanden sind, hat überall großen und vorzüglichen Eindruck gemacht. Die Deutschen waren stolz auf ihn, stolz, daß die deutsche Kriegsflagge zu ihrem Schutze auf einem so gewaltigen Kampfschiffe wehte. Kriegsschiffe aller Nationen waren auch im Frühjahr 1912 im Ägäischen Meere versammelt, einträchtig, jedes zum Schutze der Angehörigen und der Interessen seines Landes. Innerhalb einer solchen internationalen Flotte tritt aber immer eine gewisse Konkurrenz zutage, und wenn z. B. eine Großmacht wie Deutschland nur mit alten schlechten Schiffen vertreten ist, so blicken die anderen Nationen geringschätzig auf sie herab, und es erwachsen auch sonst manche Nachteile daraus. So konnten wir uns dieses Mal freuen, daß der „Göben“ seine langsamen und veralteten Begleiter vergessen machte.

---

## Don der Organisation der Marine.

Wir haben nicht ohne Absicht, entgegen dem gewöhnlichen Brauche, unsere Betrachtung der Marine, wie sie heute ist, mit der Schlachtflotte begonnen. Die Schlachtflotte, und nach ihr die Auslandkreuzer, bilden nicht nur den Kern einer Flotte, sondern auch den einer Marine. Unter einer Marine versteht man ja außer den Schiffen, die fertig auf dem Wasser schwimmen, noch eine große Menge umfangreichster Einrichtungen, ferner Behörden am Lande, Kommando- und Verwaltungsbehörden, und wie sie alle heißen. Sie alle aber, die Menschen und die Einrichtungen, dienen letzten Endes alle und ohne Ausnahme doch nur dem einzigen Endzwecke: der Flotte. Es gibt keine einzige der Marinelandbehörden und -Einrichtungen — abgesehen allein von der Matrosenartillerie und der Marineinfanterie, — welche nicht in irgendeiner Weise direkt oder indirekt für die schwimmende Flotte da wäre. Diese soll nach Schiffsmaterial und -Personal auf die höchste Stufe kriegerischer Leistungsfähigkeit gebracht und so gehalten werden. Das ist kurz ausgedrückt der Zweck aller Marinelandeinrichtungen. Natürlich sind sie deshalb durchaus notwendig und von größter Wichtigkeit. Sie sind aber das Mittel, die Flotte, die im Kriege den Feind bekämpfen und schlagen soll, ist allein der Zweck.

Als das neue Deutsche Reich geschaffen wurde, entstand aus der Marine des Norddeutschen Bundes die Marine des Deutschen Reiches. Da haben wir einen wichtigen Unterschied gegenüber der Armee. Denn diese gliedert sich in die preussische Armee, die bayrische, die badische usw., welche zwar alle unter dem ihnen gemeinsamen Oberbefehle des Deutschen Kaisers stehen, aber dabei doch Armeen der deutschen Einzelstaaten bleiben. Die Marine dagegen hat mit den Einzelstaaten nichts zu tun, sie ist die deutsche Marine, die Reichsmarine. Das tritt auch in der Kriegsflagge hervor, denn dort finden sich die Farben: Schwarz,

Weiß, Rot, das sind die deutschen Farben. Jene alten Träume und Wünsche des Jahres 1848 haben sich erfüllt, das Deutsche Reich hat seine einheitliche Marine. Jetzt ist die Seegewalt da und wird immer größer, weil sie auf der Reichsgewalt stehen kann, der Reichsgewalt, die früher nicht vorhanden war.

\*                    \*  
\*

Oberster Kriegsherr für die Marine, ebenso wie für die Armee, ist der Deutsche Kaiser. Im Kriege wie im Frieden bestimmt er nach freiem Ermessen ihre Tätigkeit und verfügt ebenso nach Belieben über ihre Organisation. Wie wir in vorhergehenden Teilen sahen, hat der Deutsche Kaiser verschiedentlich von diesem Rechte Gebrauch gemacht, im besondern die Organisation der obersten Marinebehörden wiederholt geändert. Wie der Kaiser der Marine gegenüber seine Befugnisse und Pflichten auffaßt, ist im geschichtlichen Teile dieser Schrift ausführlich dargelegt worden und nicht nötig, darauf zurückzukommen. Sollte einmal der Augenblick kommen, wo die Marine in einem wirklichen Kriege ihre Leistung zu zeigen hätte, dann würde sie vom Admiral bis zum Matrosen vom Gedanken durchdrungen sein, dem Kaiser zu beweisen, daß er nicht umsonst ihr soviel Kraft und Sorgfalt gewidmet hat.

Nun kann freilich der Deutsche Kaiser nicht, wie man merkwürdigerweise noch manchmal im Auslande glaubt, ohne weiteres befehlen und anordnen, daß hier ein Schiff oder dort eine Kaserne gebaut werde, daß man die Größe des Schiffsbestandes zu vermehren habe, oder Ähnliches. Alles derartige, kurz alles, was Geld kostet, muß erst der Deutsche Reichstag bewilligen, ehe es ausgeführt werden kann. Dem Deutschen Reichstage macht der Staatssekretär des Reichsmarineamtes „Vorlagen“. Der Staatssekretär arbeitet mit seinen Offizieren und Beamten jedes Jahr eine genaue Übersicht aus, in der einzeln, Punkt für Punkt, ausgeführt wird, was die Marine im kommenden Jahre braucht, an Schiffbauten, an Gehältern für Offiziere, an Löhnungen für Mannschaften; kurz: alles und jedes, was die Marine zur Erhaltung, zur Vermehrung und zum Funktionieren des ganzen großen Apparates nötig hat, wird in dieser jährlichen Denkschrift, die man den „Etat“ nennt, zusammengestellt; daneben finden sich die Kosten aufgerechnet. Diese Kosten werden dann nachher alle zusammengezählt und daraus ergibt sich, wie groß die Summe im ganzen ist, deren Bewilligung der Staatssekretär fordert. Gehen nun

seine Forderungen über diesen gewöhnlichen Etat weit hinaus, oder verlangen sie etwas ganz Besonderes, was vorher noch nicht dagewesen ist, dann wird eine besondere Vorlage eingebracht, wie also z. B. jedesmal, wenn eine Vermehrung des Schiffsbestandes verlangt wird, eine Abänderung der Altersgrenze oder Ähnliches. Die Reichstagsabgeordneten sehen sich nun die Forderungen des Staatssekretärs, denen der Kaiser und der Reichskanzler natürlich vorher haben zustimmen müssen, genau an, und dann werden alle einzelnen Punkte im Reichstage besprochen und angenommen oder abgelehnt, je nachdem. Der Staatssekretär tut natürlich alles mögliche, um alles dieses, was er als nötig für die Marine fordert, auch beim Reichstage durchzusetzen und zur Annahme zu bringen. Welche Kämpfe in früheren Jahrzehnten dazu ausgefochten werden mußten, haben wir gesehen.

Dem Staatssekretär des Reichsmarineamtes liegt überhaupt die ganze Verwaltung der Marine ob. Im Reichsmarineamte werden die Pläne der neu zu bauenden Kriegsschiffe ausgearbeitet, dem Reichsmarineamte liegt die Leitung und Beaufsichtigung der kaiserlichen Werftbetriebe zu Kiel, Wilhelmshaven und Danzig ob. Infolgedessen ist auch der Staatssekretär des Reichsmarineamtes dafür verantwortlich, daß die neugebauten Kriegsschiffe nicht nur nach guten Plänen gebaut und insofern den gleichaltrigen Schiffen derselben Klassen bei anderen Seemächten mindestens gewachsen sind, sondern auch dafür, daß der Bau gut und solide ausgeführt wird, daß er in der vorgeschriebenen Zeit zu Ende gebracht wird, daß die Schiffe nicht mehr kosten, als im voraus berechnet worden war, usw. Wenn deutsche Kriegsschiffe von deutschen Privatwerften gebaut werden, so erhalten diese die Baupläne und alle nötigen Bestimmungen ebenfalls vom Reichsmarineamte und müssen sich danach richten.

Das Reichsmarineamt ist ebenso für die Reparaturen, Instandsetzungsarbeiten, für die Indienststellungen, für Munition und alle Vorräte der Schiffe, kurz, für alles das verantwortlich, was nötig ist, um aus der vom Reichstage bewilligten Bauumme ein fertiges, mit voller Besatzung in Dienst gestelltes Schiff zu machen. Dazu gehört sehr viel und besonders das Mitwirken und die Mitarbeit von vielen verschiedenen Seiten. Viele Hunderte von Millionen sind im Laufe der Jahrzehnte so für unsere Kriegshäfen ausgegeben worden, Docks, Hafensassins, Werkstätten aller Art, Magazine, Kasernen für die Mannschaften, alles das gehört zum Tätigkeitsbereiche des Reichsmarineamtes. Aber die Mann-

schaften sind doch an Bord, nicht an Land? Das ist ganz richtig, aber stellen wir uns einmal den Gang der Dinge vor:

In der Marine besteht bekanntlich die allgemeine Dienstpflicht, ebenso wie für die Armee, der Unterschied ist nur, daß in der Marine die Matrosen und Heizer nicht zwei Jahre dienen, sondern drei Jahre. Das ist aus dem einfachen Grunde nötig, weil sie praktisch und theoretisch viel mehr lernen müssen, als man innerhalb der kurzen Zeit von zwei Jahren lernen kann.

In jedem Herbst werden die neuen Rekruten eingestellt und dann zum Teil gleich auf der Schlachtflotte eingeschifft. Eingestellt werden sie aber zunächst natürlich am Lande, in den Kasernen. Dort sind Truppenkörper gebildet: die Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedodivisionen, die dann wieder Unterabteilungen haben und alle zusammen in militärischer Beziehung den Inspektionen, und diese den Kommandos der Marinestationen unterstehen. Solcher Stationen sind zwei vorhanden, eine zu Kiel, die andere zu Wilhelmshaven, an der Spitze steht je ein Admiral als Stationschef.

In den Matrosendivisionen haben nun die Marinemannschaften sozusagen ihre eigentliche „Heimat“. Dort befinden sich ihre Papiere, und Listen sind von allen aufgestellt. Bei den Matrosendivisionen meldet sich der Matrose und tritt zunächst auch wieder in sie ein, wenn er von einem Kommando an Bord eines Schiffes abgelöst ist. Bei der Matrosendivision bleibt er dann so lange, bis er von neuem an Bord kommandiert wird. Bei den Matrosendivisionen findet sich endlich der Matrose, wie bei den Werftdivisionen der Heizer und Marinehandwerker, wie bei den Torpedodivisionen (nicht zu verwechseln mit den Torpedobootsdivisionen) der Torpedomatrose und Torpedoheizer ein, wenn er bei Ablauf seiner Dienstzeit aus der aktiven Dienstpflicht entlassen werden soll. Jene Landbehörden stellen ihm dann seine Entlassungspapiere aus. Ebenso sind es diese Divisionen, von denen aus bei der Mobilmachung oder aber zu Reservewübungen wieder einberufen wird, denn sie allein haben ja die Listen der Leute. Aus allem geht hervor, daß, wie wir zu Anfang sagten, auch diese Landbehörden nur für die Flotte da sind. Andererseits sehen wir aber, wie unbedingt nötig gerade solche Landeinrichtungen sind, wenn überhaupt Ordnung im ganzen Betriebe bestehen und er selbst funktionieren soll. Wieviel Mannschaften der Marine sich auf dem Lande aufhalten, dort in Kasernen untergebracht sind, und so jene Divisionen mit ihren Abteilungen und Kompagnien

bilden, das richtet sich natürlich ganz danach, wie viele Mannschaften als Schiffsbesatzungen in Anspruch genommen werden. Es ist, wie wenn man aus einem Gefäß in ein anderes gießt: das Füllen des einen leert das andere.

Ähnlich ist es mit den Offizieren, nur daß diese ja keine Dienstpflicht ableisten, sondern in der Marine ihren Lebensberuf haben. Die Seeoffiziere der Marine, von deren Ausbildungsgang bereits gesprochen wurde, werden bald hierhin, bald dahin kommandiert. Bald tun sie Dienst auf einem Panzerschiffe, bald auf einem Auslandkreuzer, bald in den Zentralbehörden des Reichsmarineamtes, des Admiralstabes, bald in den Küstenbefestigungen oder im Minendienst, kurz, der Seeoffizier wird viel hin und her geworfen und lernt alle Dienstzweige theoretisch wie praktisch auf das gründlichste kennen. Jedes Kommando dauert in der Regel zwei, manchmal auch drei Jahre.

Zu dem Tätigkeitsbereiche des Reichsmarineamtes gehören auch alle Mobilmachungsvorbereitungen, ferner gehört dazu das Gerichtswesen, die Seelsorge, kurz, alles und alles, was nicht rein militärische Kommandoangelegenheiten angeht. Dazu kommt dann noch unser ostasiatischer Stützpunkt von Kiautschou, dessen gesamte Verwaltung nicht dem Kolonialamte, sondern dem Reichsmarineamte untersteht, jedenfalls, weil dieses kleine Gebiet eigentlich nichts weiter ist und sein soll, als ein Hafen. Aus allem sehen wir, daß die Tätigkeit des Reichsmarineamtes eine ganz gewaltig umfangreiche ist und daß sie allein dem Körper der Marine am Lande wie zur See erst Leben einhaucht.

Der Admiralstab der Marine entspricht seinem Zweck und seiner Bedeutung nach dem Generalstabe der Armee. An seiner Spitze steht der Chef des Admiralstabes. Im Admiralstabe wird wichtige Arbeit geleistet. Vor allem arbeitet man dort die sogenannten Operationspläne aus. Alle denkbaren Kriegsmöglichkeiten werden da erwogen, und dann stellt man nach sorgfältiger Durcharbeitung fest, wie in jedem einzelnen Falle die deutschen Seestreitkräfte am richtigsten und geschicktesten den Krieg zu führen hätten. Natürlich kann man dabei nicht in alle Einzelheiten gehen, sondern es handelt sich nur um die Grundzüge. Diese werden aber auf das aller sorgfältigste erwogen. Diese Arbeit des Admiralstabes würde der Volksmund wohl als „Aufstellung der Kriegspläne“ bezeichnen. Nun könnte man vielleicht denken, daß man solche Kriegspläne nur einmal nach allen Richtungen hin aufzustellen brauche und damit die Arbeit für immer erledigt sei. Dem ist aber keineswegs so,



denn es treten fortwährend Änderungen ein, sei es, daß neuere und vollkommenerere Waffen erfunden werden, sei es, daß die eine Marine schwächer, die andere stärker wird usw., kurz, diese Pläne müssen stets durch dauernde, sorgfältige Beobachtung unter schärfster Aufmerksamkeit auf alles, was sich in der Welt ereignet, dauernd auf dem Laufenden gehalten werden. Dazu gehört nun ganz von selbst auch, und das ist die zweite Seite der Arbeit des Admiralstabes, die sorgfältige Verfolgung und Beobachtung der Entwicklung aller fremden Marinen, ja aller Vorgänge, die mit See, Küste, Seehandel, ja auch Kolonien zu tun haben. Der Admiralstab bearbeitet ebenfalls rein militärische Aufgaben, wie die Taktik und Strategie der deutschen Flotte, er arbeitet Aufgaben für die großen Manöver aus und versucht nach den Manövern aus ihrem Gange neue und nützliche Erfahrungen abzuleiten. Der Admiralstab hält alle seine Arbeiten und Beschäftigungen sorgfältig geheim, denn gerade aus ihnen könnten fremde Marinen vieles lernen, was ihnen nützlich, und damit uns schädlich wäre.

Der Admiralstab muß naturgemäß mit dem Reichsmarineamt eng zusammenarbeiten. Denn es greifen ja alle jene Gebiete ineinander über. Wenn der Admiralstab z. B. nach den Erfahrungen der Flottenmanöver oder durch andere Gründe zur Ansicht gekommen ist, daß die Gliederung der Geschwader anders sein müsse als bisher, oder daß eine neue artilleristische Armierung notwendig sei, dann muß er sich mit dem Reichsmarineamt darüber in Verbindung setzen und einigen, damit dieses dann neue Schiffe auch so bauen läßt und die Organisation der Geschwader entsprechend ändert.

Dem Generalinspekteur der Marine liegt die Ausbildung der Flotte, ihre Vorbereitung für den Krieg und die Verantwortlichkeit für ihre Kriegsbereitschaft, soweit es das Personal betrifft, ob. Der Generalinspekteur der Marine bildet also als Gegenstück zum Staatssekretär und zum Chef des Admiralstabes eine Behörde, die nur Kommandobehörde für das schwimmende Material ist. Diese wichtige Stellung hat Prinz Heinrich von Preußen, der Bruder unseres Kaisers, inne. Ihm untersteht vor allem die Hochseeflotte, welche, wie wir an anderer Stelle ausführten, der Chef der Hochseeflotte führt. Der Generalinspekteur — zu deutsch würde man sagen: der Besichtigter — hat das Recht, zu jeder Zeit jedes Schiff oder jeden Verband, den er will, einer Besichtigung zu unterziehen, also zu kontrollieren, wie der Dienst gehandhabt wird, ob alles in Ordnung ist usw.

Im übrigen gruppiert sich die Landorganisation der Marine in der Hauptsache um die beiden Stationskommandos in Wilhelmshaven und Kiel. Die Chefs der beiden Marinestationen sind Vizeadmirale. Außerdem gibt es noch einen Inspekteur des Bildungswesens der Marine, der also die Schulschiffe, die verschiedenen Marineschulen und die Marineakademie unter sich hat, ferner einen Inspekteur der Schiffsartillerie und einen der Küstenartillerie. Ihm untersteht artilleristisch auch die Insel Helgoland, auf der ein besonderer Kommandant sich ständig befindet. Das Torpedowesen liegt in den Händen des Inspekteurs des Torpedowesens, eines Vizeadmirals. Er leitet das gesamte Torpedowesen mit allen Torpedoboote und Unterseebooten sowie den zugehörigen Einrichtungen am Lande. Ebenso besteht eine Inspektion des Minenwesens, eine Inspektion der Küstenartillerie und eine der Festungsartillerie, eine Inspektion der Depots, kurz, der einheitliche Riesenkörper der Marine ist vielgestaltig und bis ins kleinste hinein gegliedert. In dem Organismus der deutschen Marine werden mit der Zeit noch manche Änderungen stattfinden, denn sie wächst, sie wird immer größer, und jeden Augenblick muß „ein neuer Flügel angebaut werden“. Daß aber die Organisation gut und praktisch ist, darauf kommt unendlich viel an, denn ist sie es nicht, so funktioniert nachher die „Marine zu Lande“ nicht zusammen mit der „Marine zu Wasser“, nämlich der Flotte, diese kann nicht genügendes im Kampfe leisten, wenn nicht alle anderen Teile glatt ineinandergreifen, es hängt eben alles auf das engste miteinander zusammen. Nicht nur jeder Matrose, sondern jeder Schreiber in einem Bureau des Reichsmarineamtes, jeder Verwalter eines Munitionsdepots, jeder Beamter im Marinebekleidungswesen kann und muß sich sagen, daß seine Arbeit und Tätigkeit zwar nur einen kleinen Teil des großen Ganzen bedeutet, daß aber dieses große Ganze Schaden leidet und nicht das Nötige leistet, wenn er seine Pflicht nicht tut oder sie unvollkommen tut.

Ebenso wie der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, wie der Generalinspekteur der Marine, wie der Chef des Admiralstabes der Marine, so untersteht auch der Chef des Marinekabinettes direkt dem Deutschen Kaiser.

Der Chef des Marinekabinettes, der gewöhnlich auch Generaladjutant des Deutschen Kaisers ist und damit ein Zeichen besonderen persönlichen Vertrauens besitzt, beschäftigt sich ausschließlich mit den persönlichen Angelegenheiten des Offizierskorps der Marine. Es kommt viel, ja, man

kann sagen, alles kommt darauf an, daß das Seeoffizierkorps durchaus auf der Höhe steht, daß keine untüchtigen Elemente, keine Offiziere, die den Anforderungen ihrer Dienststellung nicht gewachsen sind, geduldet werden. Zwar erhalten die Offiziere in allen Dienststellungen Dienstzeugnisse von ihren Vorgesetzten, und zum großen Teil nach diesen regelt sich nachher ihre Laufbahn. Die Aufgabe des Marinekabinettes aber ist es, hier einheitlich, mit ebensoviel Gerechtigkeit wie Unparteilichkeit, zu wirken. Wie oft kommt es vor, daß ein Offizier, der in einem Zweige des praktischen Dienstes nicht genügend leitet, dafür irgendwelche verwertbare theoretische Anlagen besitzt. Die Aufgabe des Marinekabinettes ist, jeden Offizier, je nach seinen Anlagen, auf den Platz zu bringen und dort sich betätigen zu lassen, wo er nach seiner Befähigung am meisten zu leisten vermag. Das ist natürlich um so schwieriger, je höher im Range ein Offizier steht, und deshalb muß der Kabinettschef ein Mann von besonderer Menschenkenntnis, Gerechtigkeit, Sachlichkeit und Unparteilichkeit, zugleich aber mit viel menschlichem Wohlwollen sein. Seine Stellung ist für die Marine von allerhöchster Wichtigkeit.

Die Laufbahnen in der Marine sind außerordentlich besucht, und es gibt ihrer eine ganze Menge. An erster Stelle steht die des Seeoffiziers, denn der Seeoffizier ist naturgemäß das führende Element in der Marine und wird es auch bleiben. Die Laufbahn ist sehr viel besser als in der Armee, besonders die Leutnantszeit ist kurz, ebenso die des Kapitänleutnants oder Hauptmanns, und seit einer Reihe von Jahren ist es nichts Seltenes, wenn Offiziere von vierzig Jahren sich bereits im Range eines Korvettenkapitäns befinden.

Der Beruf des Seeoffiziers ist mit großen Anstrengungen und mancherlei Entbehrungen verbunden. Um in ihm etwas zu leisten und sich wohl zu fühlen, ist nötig, daß der Offizier von Anfang an mit Leib und Seele dabei ist und eine wirkliche Passion für diesen Beruf hat. Hat er sie, so wird er sich keinen schöneren Beruf denken können, hat er sie nicht, so ist es besser, wenn er davonbleibt, denn sonst wird er nur Enttäuschungen erleben und es auch nicht sehr weit bringen. Das Höchste leisten kann man nie in einem Berufe, dem man nur mit halbem Herzen angehört. Der Seeoffizier bedarf beträchtlicher praktischer Befähigung, er muß aber auch in theoretischen Studien Erhebliches leisten; er muß entschlußkräftig und gewissenhaft, genügsam und abgehärtet, ausdauernd und elastisch sein. Das bedeutet viel, dafür schlägt er aber auch eine Laufbahn ein, die ihn zu einer früheren Zeit pekuniär selbständig macht,

als es in irgendeiner der anderen höheren Berufslaufbahnen der Fall ist. Außerdem genießt der junge Seeoffizier eine so selbständige und verantwortungsvolle Tätigkeit, wie sie sonst wohl nirgends einem jungen Manne geboten wird.

In der deutschen Marine, und zwar nicht nur im Seeoffizierkorps, sondern überall, ist ein hohes und ehrgeiziges Streben vorhanden; das Ingenieurkorps, das übrigens auch eine sehr schöne und vorteilhafte

**Gegenüberstellung der Chargen der Marine und der Armee.**

	Marine.	Armee.
Generalität Admiralität	Großadmiral	General-Feldmarschall.
	Admiral	General der Infanterie, der Kavallerie, 1c.
	Dize-Admiral	Generalleutnant.
	Konter-Admiral	Generalmajor.
Stabsoffiziere	Kapitän zur See	Oberst.
	Fregatten-Kapitän	Oberstleutnant.
	Korvetten-Kapitän	Major.
Hauptleute	Kapitänleutnant	Hauptmann, Rittmeister.
Subaltern- Offiziere	Oberleutnant zur See	Oberleutnant.
	Leutnant zur See	Leutnant.
Offiziers- Ersatz	Sähnrich zur See	Sähnjunker.
	Seefadett	Kadett.
Unteroffiziere	Ober-Deckoffiziere	—
	Deckoffiziere	—
	Feldwebel, Wachtmeister, Stückmeister, Signalmeister	Feldwebel, Wachtmeister.
	Obermaat	Sergeant.
	Maat	Unteroffizier.
Gemeine	Obermatrose (Oberheizer)	Gefreiter.
	Matrose (Heizer)	Gemeiner.

Laufbahn besitzt, das Unteroffizier- und Deckoffizierkorps, ferner die Marinebeamten, — alle sind sie von diesem einheitlich gerichteten, hochfliegenden Streben durchdrungen. Die deutsche Marine hat bei Hunderten von kleineren Gelegenheiten gezeigt, welcher Geist in ihr lebt. Daselbe in einem großen Kriege darzutun, ist ihr noch nicht vergönnt gewesen. Der Gedanke an diesen großen und entscheidenden Augenblick beherrscht, so kann man ohne Übertreibung sagen, das Personal unserer

Marine, der Gedanke, in diesem Kampfe das Höchste geben und leisten zu können und den Sieg an die Flagge der deutschen Flotte zu heften.

Eine gewaltige, rastlose und angespannte Tätigkeit durchpulst die Marine, jahraus jahrein gibt jeder das Beste und Höchste, was seine Kräfte gestatten. Man kann das auch von den Mannschaften sagen, die ja, wie vorher gezeigt wurde, nur ihre dreijährige Dienstpflicht in der Flotte ableisten. Es ist nicht zum wenigsten dem ständigen Interesse und der immerwährenden Anregung des Deutschen Kaisers zuzuschreiben, daß diese deutschen Kriegsseeleute, wo man sie auch immer sieht, sei es im Dienst, sei es außer Dienst, ein auffallend stolzes Standesbewußtsein zeigen. Der deutsche Matrose und Heizer fühlt sich durchaus als „etwas Besonderes“, als der bevorzugte Vertreter einer bevorzugten Waffe. Wo im Inlande oder im Auslande die deutschen Kriegsschiffsbesatzungen sich zeigten, ist stets ausnahmslos, teils mit Stolz und Begeisterung, teils mit Verwunderung und Mißgunst, anerkannt worden, wie das Verhalten der Leute und ihrer Unteroffiziere über alles Lob erhaben ist. Weder Desertionen noch Trunkenheit, noch ungebührliches Benehmen anderer Art, lassen sie sich zuschulden kommen, immer sind sie sich bewußt, daß nach ihrem Auftreten und Betragen die ganze Marine von den Außenstehenden beurteilt wird, stets wollen sie zeigen, daß sie der Auszeichnung, der Marine anzugehören, würdig sind. Das sind keine Übertreibungen, sondern Tatsachen, Tatsachen, auf die der Deutsche stolz sein kann und soll.

\*                      \*

\*

In „guten wie in bösen Tagen“ wolle er mit seiner Marine zusammenstehen, so hatte der Kaiser in seiner ersten Kundgebung an die Marine gesagt. Die Marine ihrerseits hat dem Allerhöchsten Kriegsherrn bei jeder Gelegenheit den Beweis geliefert, daß ihr letzter Gedanke in der bösesten aller Stunden ihm, ihrem Kriegsherrn, und der Ehre des Berufes galt.

Das leuchtendste Beispiel hierfür war wohl jener berühmte Untergang des alten Kanonenbootes „Altis“ an der ostasiatischen Küste. Es war der alte „Altis“, der Vorgänger des Kanonenbootes, auf dem beinahe genau vier Jahre später Korvettenkapitän Lenz jenes glänzende Gefecht im Peihofluße gegen die Takuforts lieferte. Der ältere „Altis“, von

dem wir jetzt zum Schlusse erzählen wollen, war ein altes Fahrzeug mit schwacher Maschine und geringer Geschwindigkeit.

An der ostasiatischen Küste stationiert, wurde der „Itis“ auf einer Fahrt von einem jener furchtbaren Wirbelstürme überrascht, denen vor Jahrzehnten der Schoner „Frauenlob“ zum Opfer gefallen war. Die Strömung trieb, ohne daß das kleine Fahrzeug dagegen ankämpfen konnte, den „Itis“ immer näher an die Küste heran. Der Kommandant und seine Offiziere erkannten die Gefährlichkeit der Lage von Anfang an wohl, hofften aber, wie es scheint, noch von der drohenden, gefährlichen Küste freikommen zu können. Die Hoffnung war vergebens, denn um 11 Uhr abends wurde der „Itis“ mit furchtbarem Stoße auf ein Felsenriff, dicht am Vorgebirge von Schantung, geworfen. Das Schiff saß fest. Der Kommandant, Kapitänleutnant Braun, ließ alle Mann aufpfeifen, klar sich bewußt, daß das Ende da sei. Immer wieder stießen die Seen den „Itis“ mit hartem Stoße auf den Felsen, und Kapitänleutnant Braun wußte wohl, daß die nächsten Minuten auch die letzten des „Itis“ sein würden. Auf der Kommandobrücke stehend, wendete er sich mit allem Aufgebote seiner Stimmkraft an die auf dem Deck versammelte Mannschaft und brachte drei Hochs auf den Deutschen Kaiser, den Allerhöchsten Kriegsherrn, aus. Unmittelbar darauf brach der „Itis“ durch den Stoß einer neuen schweren See in zwei Stücke. Der ganze hintere Teil, auf dem sich der Kommandant, die Offiziere und der größere Teil der Mannschaft befunden hatte, verschwand in den Wogen. Der vordere Teil des Schiffes saß auf dem Riffe fest, und auf ihm befand sich noch eine Anzahl von Matrosen und ein Unteroffizier, der Feuerwerksmaat Raehm. Jeden Augenblick mußte dieses kleine Häufchen erwarten, ebenso von der brüllenden See verschlungen zu werden, wie ihre Kameraden. Sie ließen aber den Mut nicht sinken, und als der Feuerwerksmaat Raehm das in der Marine viel gesungene Flaggelied von der „Fahne schwarzweißrot“ anstimmte, da stimmten alle mit ein. Es ist das wirklich ein ergreifendes Bild: dieses kleine Häufchen Menschen in wilder Sturmnacht sich an ein kleines Bruchstück ihres zerschmetterten Schiffes anklammernd, jede Sekunde gewärtig, von den Wogen verschlungen zu werden, und dabei auf der Höhe sittlicher Kraft, nämlich in voller Furchtlosigkeit dem Tode gegenüber: die Ehre der Flagge, der Gedanke, ihrer würdig zu sterben, beseelte sie bis zum letzten Augenblick. Ein Teil dieser letzten Tapferen ertrank, während zwölf Mann gerettet wurden, nachdem sie zwei Tage auf dem geborstenen

Vorderteil des „Itis“ gefressen und das Abflauen des Sturmes erwartet hatten. Da kamen chinesische Boote vom Lande und konnten die zum Tode Erschöpften bergen. Sie haben nachher erzählt, wie der „Itis“ untergegangen ist. —

Reichlich ein Jahr später, im Herbst des Jahres 1897, dampfte eine Torpedobootsdivision aus der Jade nach der Elbmündung. Die Herbstmanöver der Flotte waren zu Ende, die Torpedoboote sollten durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Kiel fahren, um dort die Werft aufzusuchen. Es wehte ein sturmartiger Wind, und eine hohe steile See lief in der Jade den Booten entgegen. Nur mit größter Anstrengung und unter fürchtbarem Stampfen konnten sie vorwärtskommen. Bald in die Höhe geworfen, bald mit fürchtbarer Erschütterung wieder auf die See aufschlagend, so daß die Kommandanten und Besatzungen jeden Augenblick glaubten, die Bootskörper würden in Trümmer gehen. Die schlimme Strecke wurde aber überwunden, und nun ging es mit dem Winde von schräg hinten, an der Küste entlang, bis zur Elbmündung. Hier lief wieder eine gefährlich hohe See, die dadurch um so gefährlicher wurde, daß Ebbsstrom aus der Elbe herauslief, Strom und Wellen also gegeneinander ankämpften. Es ist eine bekannte Erfahrung, daß unter solchen Umständen die Art und Gestalt der Wellen nahe der Küste, und besonders für Torpedoboote, gefährlich sind, und zwar viel gefährlicher, wenn sie von hinten kommen, als wenn das Torpedoboot gegenan zu dampfen hat.

Während die Torpedobootsdivision so der Elbmündung zueilte, und die einzelnen Boote nicht weit voneinander fuhren, da plötzlich sahen sie mit Schrecken und Grauen, wie eines von ihnen, das Torpedoboot S. 26, zunächst mit dem Hinterende von einer Welle hochgehoben wurde und dann plötzlich und mit großer Schnelligkeit kenterte. Kieloben schwamm es da, und das schreckliche war, daß die anderen Boote auch nicht das geringste Mittel hatten, den Unglücklichen zu Hilfe zu kommen, die man im Inneren des Bootes rettungslos eingeschlossen wußte. Einige wenige kamen schwimmend an die Oberfläche, die anderen versanken mit dem Boote, das ihnen so zum Sarge geworden war, in die Tiefe. Der Kommandant des Torpedobootes S. 26 war der junge Herzog Friedrich Wilhelm zu Mecklenburg-Schwerin, ein Onkel des jetzigen regierenden Großherzogs. Er war ein tüchtiger, berufsfroher Offizier, verhältnismäßig sehr jung, ein lebensfroher und guter Mensch. Einer der Geretteten, ein Heizer, konnte dann das Folgende erzählen:



Untergang des Torpedobootes S 26 in der Elbmündung am 22. September 1897.

Aquarell von Willy Stöwer.



„S. 26 war ganz unerwartet und mit blitzartiger Geschwindigkeit gekentert, also derart umgeschlagen, daß es kieloben schwamm. Der Herzog zu Mecklenburg war durch jene See, die das Boot zum Kentern brachte, von seinem Platze, am Kommandoturme, durch das offene Luch in den Mannschaftsraum hineingeschleudert worden. Dort hatten sich, nachdem das Boot gekentert war, außer ihm noch ein Teil der Besatzung befunden. Langsam aber sicher stieg das Wasser in dem kleinen dunklen



Herzog Friedrich Wilhelm zu Mecklenburg-Schwerin.

Raume, denn die Luft, die anfangs infolge der Schnelligkeit des Kenterns daringeblichen war, entwich nun langsam durch das Wasser. Der Herzog hatte in halbbliegender Stellung im dunklen Raume den anderen gesagt, er könne sich nicht retten — er trug schwere Seestiefel und Ölzeug, das ihn unbehilflich machte, war außerdem wohl durch den Sturz verlegt worden —, wer aber von ihnen sich retten könne, möge es tun. Dann sagte er, man werde nun in kurzer Zeit dem Tod in die Augen zu sehen haben, und sprach mit ruhiger, lauter Stimme ein Gebet und

empfahl sich und die andern Gott." In diesem Augenblick gelang es jenem Heizer, der über eine ungewöhnliche körperliche Gewandtheit verfügt haben muß, aus dem Raume durch das Ausgangsluäk ins freie Wasser zu klettern. Von dort gelangte er an die Oberfläche und wurde von den anderen Booten der Division lebend aufgefißt und erzählte von den letzten Augenblicken der dem Tode geweihten Mannschaften und ihres Kommandanten.

So sterben die deutschen Seeleute!

---

## Werfttätigkeit und Schiffbau.

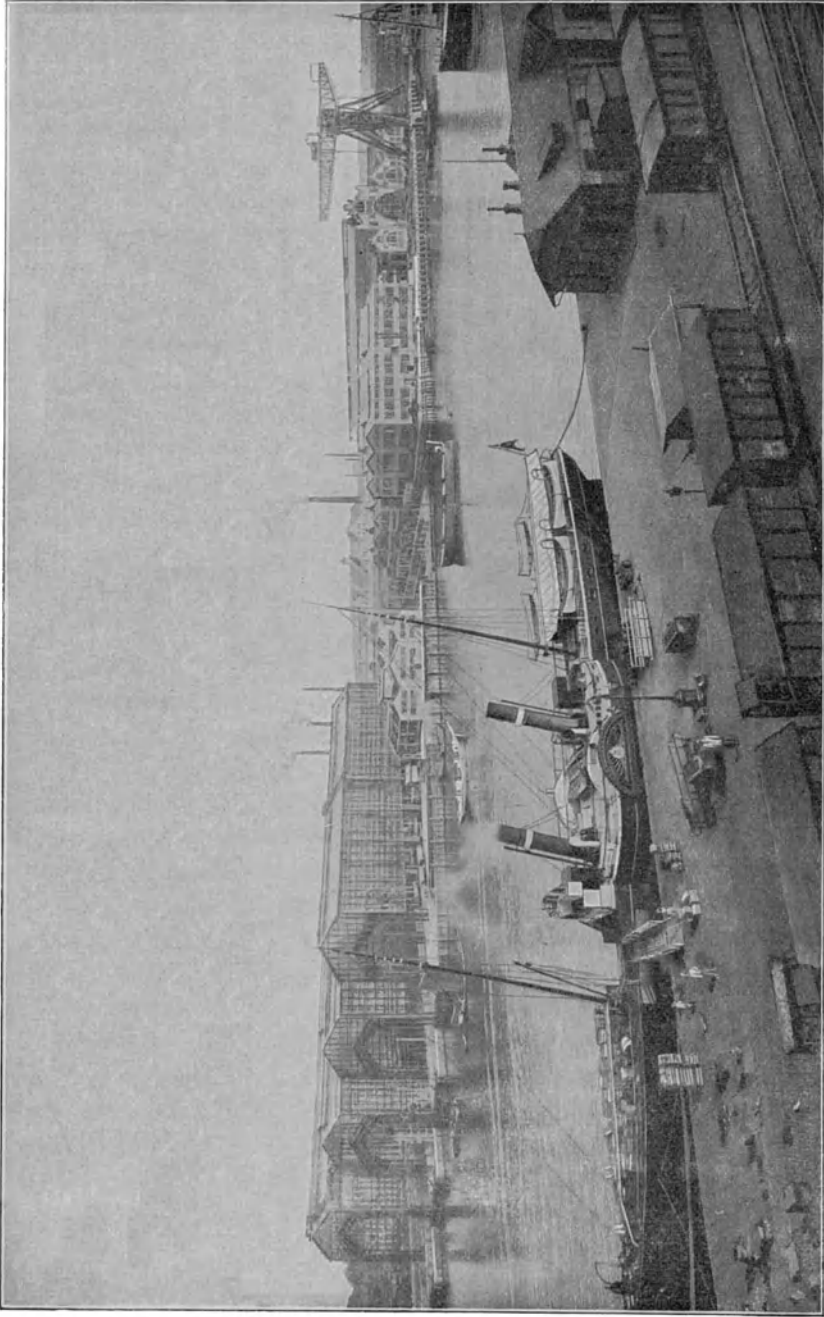
Die Werften haben den Zweck, Kriegsschiffe zu bauen, zu reparieren, instand zu setzen, für die Indienststellung auszurüsten, nach der Außerdienststellung sie abzurüsten und sie dann sorgfältig instand zu halten, bis sie wieder in die Front eingestellt werden. Es gibt drei kaiserliche Werften in Deutschland: die zu Kiel, die zu Wilhelmshaven und die zu Danzig. An der Spitze jeder dieser Werften steht ein höherer Seeoffizier als Oberwerftdirektor, der den ganzen Betrieb überwacht, für ihn verantwortlich ist und ihn nach den Weisungen des Reichsmarineamtes leitet. Eine solche Werft ist ein gewaltiger und verwickelter Betrieb, das zeigen schon die folgenden Zahlen: die Kieler Werft hatte im Jahre 1912 über elfhundert Angestellte, also Beamte, und beinahe 10000 Arbeiter, die Werft zu Wilhelmshaven von beiden Kategorien noch etwas mehr. Die Danziger Werft ist klein, hat ungefähr 250 Angestellte und 3500 Arbeiter.

Um die Tätigkeit einer kaiserlichen Werft einigermaßen zu übersehen, wollen wir uns den Werdegang eines großen Kriegsschiffes kurz klar machen.

Der Reichstag hat den Bau des Schiffes und zugleich die erste Geldrate der Baukosten bewilligt. Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes hat der kaiserlichen Werft zu Kiel den Auftrag gegeben, den Bau des Schiffes auszuführen. Das Konstruktionsdepartement des Reichsmarineamtes hat die Pläne des Schiffes in allen ihren Einzelheiten ausgearbeitet. Ihre Ausführung ist nunmehr Sache der Schiffbautechniker der Kieler Werft. Jedes, auch das größte Kriegsschiff, wird auf einer sogenannten Helling gebaut. Die Helling muß derart auf dem Werftgelände liegen und so beschaffen sein, daß das Schiff, nachdem seine bauliche Vollendung weit genug gediehen ist, vom Stapel laufen kann. Die Helling bildet also die Unterlage für das Schiff, einen langen schma-

len, aus Klößen und Balken bestehenden, sorgfältig fundierten Unterbau, auf den zunächst der Kiel des Schiffes gelegt wird. Weil man die einzelnen Teile der Helling früher Stapelklöße nannte und das Ganze den Stapel, so sagt man: „das Schiff läuft vom Stapel“, wenn es von der Helling in das Wasser gleitet. Die Helling muß also in der Richtung auf das Wasser zu liegen und schräge nach dem Wasser zu geneigt sein, damit das Schiff ablaufen kann. Die Helling muß fertig sein, ehe der Bau des Schiffes in Angriff genommen werden kann, sie muß sehr sorgfältig gebaut sein, weil das ungeheuerere Gewicht eines riesigen Schiffskörpers auf ihr liegen soll. Ehe der eigentliche Bau des Schiffes nun beginnt, muß das Baumaterial zur Stelle geschafft und vorbereitet sein, denn die Werft stellt nicht das Baumaterial her, sondern das tut die Industrie mit ihren Fabriken. Neue Kriegsschiffe werden aus Stahl gebaut, aus Platten und Planen, aus Winkelleisen und Trägern, die alle durch Nietung miteinander verbunden werden. Diese Massen von Stahlmaterial werden der Werft, pünktlich zu dem Termine, wo der eigentliche Bau beginnen soll, durch die Eisenbahn zugeführt, und nachher werden die Transporte immer in einem solchen Tempo fortgesetzt, daß der Bau keinen Augenblick zu stocken braucht. Das eigentliche Bauen des Schiffes wird von den Werftarbeitern besorgt, natürlich unter beständiger Aufsicht und genau nach den Plänen.

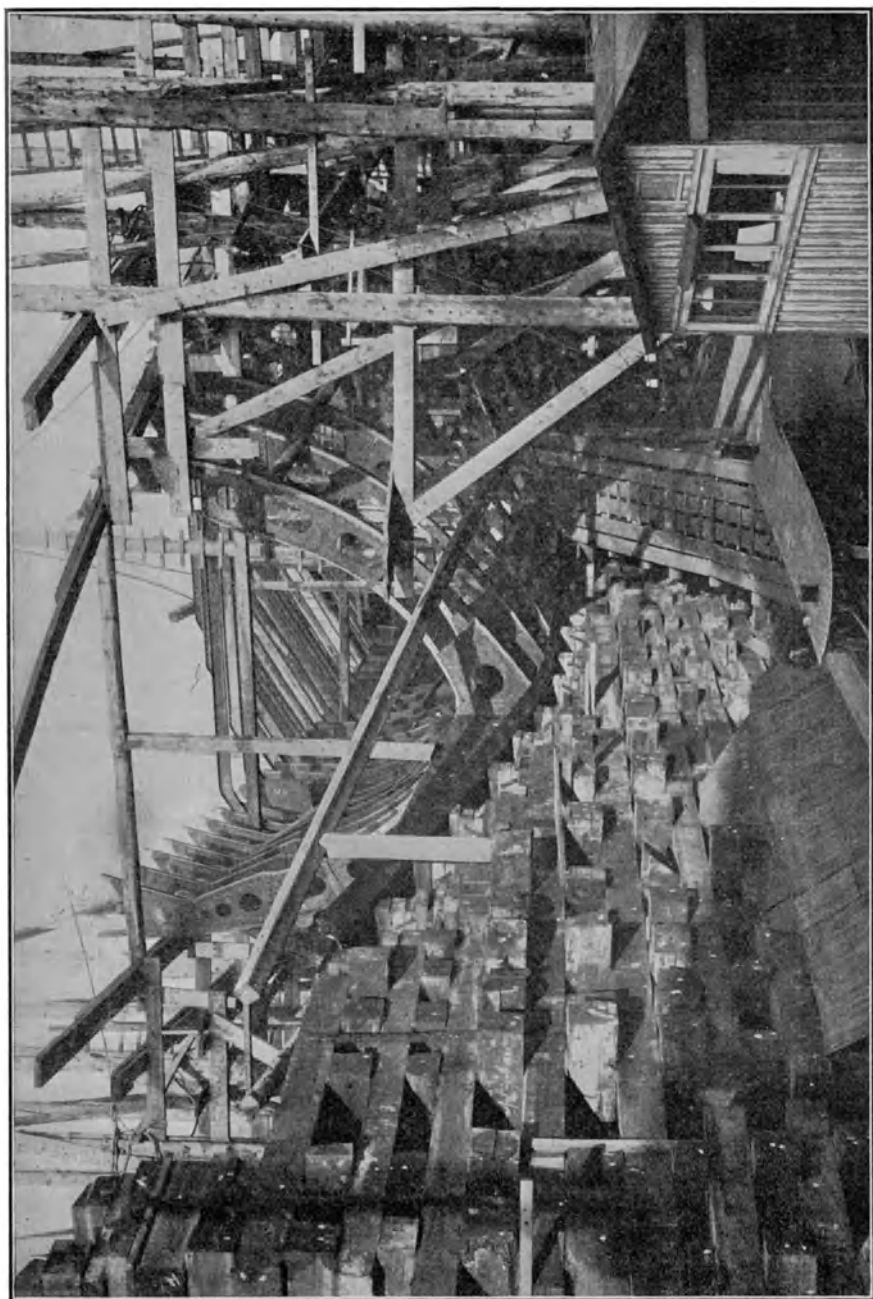
Der Schiffsrumpf wird unten mit den Kielplatten begonnen, welche auf den Stapelklößen der Helling liegend, zusammengenietet werden. Der Kiel des Schiffes ist nämlich, wie man sich nach den früheren Verhältnissen noch manchmal denkt, keineswegs ein nach unten und außen hervorstehendes, einheitliches Stück, sondern der Kiel eines modernen Schiffes besteht aus einer großen Anzahl von Platten und Winkeln, die aber besonders stark sind, um dann nachher gewissermaßen das Rückgrat des Schiffes zu bilden. Aus dem Kiel wachsen nach den Seiten die Spanten des Schiffes nach oben, ähnlich wie die Rippen am Rückgrate des Menschen befestigt sind. Der Kiel mit den Spanten gibt dem Schiffe die äußere Form und Gestalt, sie stellen, besonders wenn man die sogenannten Längspannten noch hinzunimmt, ferner den Vorsteven und Hintersteven, nicht mehr und nicht weniger als das Gerippe des Schiffes dar. Dieses Gerippe wird dann außen mit Platten benietet, und zwar ist diese Beplattung zu einem großen Teile eine doppelte. Die äußere Beplattung nennt man die Außenhaut, die innere die Innenhaut des Schiffes. So wächst denn schon bald der Schiffsrumpf auf der Helling



Arthur Renard, Kiel.

Die Krupp'sche Germania-Werft in Kiel.

in die Höhe, während im Inneren die verschiedenen Decks, außerdem die wasserdichte Teilung, eingebaut werden. Schreitet der Bau weiter vor, so kommt der Augenblick, wo das Schiff „vom Stapel laufen“ muß. Es ist verschieden in den verschiedenen Marinen, ob man die Panzerplatten vor oder nach dem Stapellauf ansetzt, aber meistens geschieht es nachher, denn das Gewicht wächst damit ganz riesig, und je größer das Gewicht ist, desto leichter kann sich das Schiff auf Stapel und gar bei dem Stapellaufe verbiegen oder gar brechen, so daß es unbrauchbar wird. Die Geschütze werden auch erst eingesetzt, wenn das Schiff vom Stapel gelaufen ist, außerdem natürlich auch die ganze innere Einrichtung. Sobald das Schiff vom Stapel gelaufen ist, also gleichsam als hohles Gefäß auf dem Wasser schwimmt, wird es von Schleppdampfern in ein besonderes Baubassin der Werft hineingeschleppt, wo es dann an der Kaimauer liegt, und zwar an einer Stelle, wo sich ein großer Kran befindet und auch sonst alle Einrichtungen vorhanden sind, um die großen, schweren Gewichte, wie Panzerplatten, Geschütze usw., leicht herbeizuschaffen. Die Werft regelt diesen ganzen Betrieb, beaufsichtigt ihn, und der Oberwerftdirektor ist dafür verantwortlich, daß der Bau des Schiffes nicht nur ordnungsmäßig, gut und solid, sondern auch schnell ausgeführt wird. Wie das zuweilen in anderen Marinen zugegangen ist, das zeigte sich vor einigen Jahren in Rußland. Da hatte man ein großes Schiff im Bau. Als der Rumpf ganz fertig war, kamen die riesigen Maschinen aus der Fabrik, wurden am Bollwerk aufgestellt und sollten nun in das Schiff eingesetzt werden. Dabei zeigte sich aber zum allgemeinen Erstaunen, daß die Maschinen zu groß und der im Schiffe für sie zur Verfügung stehende Raum zu klein war. Ebenso kam es schon in Rußland vor, daß anstatt der Nietbolzen nur Pfropfen aus Lehm in die Nietlöcher hineingesteckt wurden, weil irgendwelche Beamte die Nietbolzen verkauften, also den Staat betrogen, um sich einen persönlichen Vorteil zu sichern. Derartige Dinge kommen natürlich in Deutschland nicht vor, aber strenge und genaue Aufsicht und verständnisvolle Überwachung ist immer durchaus nötig, im Größten wie im Kleinsten, und das ist eben die Aufgabe der kaiserlichen Werften, ihrer Offiziere und ihrer Beamten. Auch muß stets scharf aufgepaßt werden, daß keine Spione an das im Bau befindliche Schiff herankommen. Gerade im Zustande des Bauens ist es möglich, viele technische Einzelheiten und Geheimnisse zu sehen, die später, wenn das Schiff fertig auf dem Wasser schwimmt, nicht mehr wahrzunehmen sind.



Ein Kriegsschiff im Bau.

So wächst denn das Schiff langsam heran, aus dem Gerippe wird ein großer, nach außen geschlossener hohler Körper, dann zeichnen sich bald in ihm die Plätze für die Geschützstände, für die Maschinen und Kessel und für die gesamte innere Einteilung ab. Der Stapellauf erfolgt und der Bau wird fortgesetzt, während der hohle Rumpf nun immer mehr anfängt, ein richtiges Schiff zu werden, auch in seinem Elemente schwimmt. Inzwischen hat Krupp die Panzerplatten und die Kanonen fertiggestellt und schickt sie auf besonders dazu eingerichteten sehr stark und fest gebauten Wagen nach Kiel. Über Panzer und Geschütze ist an anderer Stelle Näheres gesagt worden. Wir brauchen hier nicht darauf einzugehen.

Nachdem nun alle schweren Gewichte dem Schiffe eingebaut sind, auch der Panzer angebracht ist, erfolgt die eigentliche Einrichtung der Räume. In den Wohnräumen der Mannschaften, Unteroffiziere und Offiziere werden die Wandverkleidungen, Farbanstriche usw. angebracht, die elektrischen Lichteinrichtungen werden eingebaut und außerdem alle jene Schränke, Spinden und zahllosen kleinen Aufbewahrungsräume eingebaut, welche unter sorgfältigster Raumausnutzung ermöglichen, daß ein solches Schiff nachher zugleich eine Kriegswaffe und ein Wohnort ist, für über tausend Menschen. Die Masten werden eingesetzt, die Einrichtungen für Funkentelegraphie, die nach Hunderten zählende Menge von kleinen Hilfsmaschinen und Motoren, die auf einem modernen großen Kriegsschiffe sich vereinigen. Es ist keine Übertreibung, daß diese Maschinen und Motoren nach Hunderten zählen. Denken wir nur an einige Beispiele: die schweren Geschütztürme haben Maschinen für Drehung der Türme, für Bremsen der Geschütze, für Förderung der Munition. Jedes einzelne Geschütz hat Mechanismen zum Bremsen des Rücklaufes nach dem Schusse, ferner zum Laden, zum Schließen des Verschlusses, zum Richten des Rohres in der Vertikalen. Hinzu kommen die für den Betrieb der Torpedounterwasserrohre dienenden Maschinen, darunter die Luftpumpen, welche die Preßluft erzeugen, welche in die Torpedos hineingepumpt wird. Zum Ein- und Aussetzen der großen Boote sind Hilfsmaschinen vorhanden, ferner zur Erzeugung des elektrischen Lichtes, ferner eine Menge von Maschinenpumpen aller Art, um bei Seewerden des Schiffes das Wasser auspumpen zu können, kurz, wie gesagt, die Anzahl der Maschinen in einem großen modernen Schiffe ist eine ganz riesige. Diese Maschinen, Motoren usw. werden alle von der Privatindustrie hergestellt, von den Fabriken nach der Bauwerft gebracht und von dieser dann dort eingesetzt und eingebaut, wo ihr Platz ist. Na-



türlich ist die Werft für richtige Anbringung vollkommen verantwortlich. Freilich hat sich das Reichsmarineamt auch angelegen sein lassen, auf den Werften Fabriken für bestimmte Maschinenarten einzurichten, besonders auch für die Herstellung von Turbinen. Die Turbine ist als Motor immer mehr in Aufnahme gekommen, und die großen Schiffsmaschinen der modernen Schiffe sind alle Turbinen. Im übrigen sind auf den kaiserlichen Werften natürlich alle Einrichtungen vorhanden, um die von der Privatindustrie zum Bau des Schiffes hingelangenenden Materialteile und Stücke, wenn sie noch nicht genau passen sollten, zu bearbeiten und herzurichten. In Magazinen der Werft werden ferner Reserveteile für alle einzelnen Stücke aufbewahrt.

Ist der Bau des eigentlichen Schiffskörpers innen und außen fertig, so schreitet die Werft zur Ausrüstung, d. h. es werden alle diejenigen Gegenstände an Bord gebracht und Einrichtungen getroffen, welche notwendig sind, damit auf dem Schiff die Besatzung wohnen kann, damit das Schiff imstande ist, als Waffe zu funktionieren und zu fahren. Diese Ausrüstung geschieht natürlich nur dann, wenn das Schiff in Dienst gestellt werden soll. Das geschieht aber so gut wie immer bei uns bei einem neuen Schiffe. Ist ein neues Schiff fertiggebaut, so muß man erst sehen, ob der Bau in allen seinen Teilen gut gelungen ist, ob alle Einrichtungen funktionieren. Dazu werden die Probefahrten und eine Anzahl von anderen Erprobungen abgehalten, und ehe diese Versuche und Erprobungen beginnen, wird das Schiff in Dienst gestellt. Zur Indienststellung gehört u. a., daß Öl und Fett für die Maschinen in großen Mengen an Bord kommt, alles von der Werft natürlich, denn von diesen Dingen brauchen die Maschinen zu jedem Funktionieren. Auch Kohlen muß das Schiff von der Werft in seine großen Behälter, die sogenannten Kohlenbunker, nehmen. Ein unentbehrliches Mittel zur guten Instandhaltung des Schiffes in allen seinen Teilen ist die Farbe, und so müssen zur Indienststellung Quantitäten von Farben verschiedener Art in das Schiff geschafft werden, die den Laien mit Staunen erfüllen. Für die Kanonen wird die Munition an Bord gebracht, für die Torpedoröhre die Torpedos. Die elektrischen Scheinwerfer werden montiert, die Boote des Schiffes werden von einem anderen Teile der Werft herbeigeschafft, ebenso Anker und Ketten, wenn sie sich nicht schon vorher an Bord des Schiffes befinden. Die Einrichtungen für Funkentelegraphie werden, soweit sie nicht fest eingebaut sind, auf das Schiff gebracht. Dazu kommen eine ganze Anzahl von Reserveteilen für die Maschinen, die Geschütze usw.,

und schließlich das Inventar, nämlich alle möglichen losen Gegenstände, wie Flaggen, Flaggleinen, alles was zum Wohnen der Mannschaft, Unteroffiziere und Offiziere notwendig ist, kurz, eine Unmenge von Dingen. Damit von ihnen nichts vergessen wird, sondern immer alles vollständig da ist, sind für jedes Schiff Listen ausgearbeitet, in denen sämtliche Teile usw. aufgeführt stehen. Auf der Werft befinden sich eine Anzahl besonderer Magazine, die sogenannten Schiffskammern. Jedes Schiff hat seine besondere Schiffskammer auf der Werft, diese trägt in großen Buchstaben den Namen des Schiffes. In der Schiffskammer befindet sich alles lose Inventar, sorgfältig instand gehalten und überwacht durch einen Aufseher, der für die Vollständigkeit verantwortlich ist. Wird das Schiff nun in Dienst gestellt, so übernehmen die Offiziere und Deckoffiziere das Inventar aus der Schiffskammer, um es später, wenn das Schiff wieder außer Dienst gestellt wird, dort abzugeben. Die Schiffskammern sind also eine sehr praktische Einrichtung, sie verbürgen vollkommene Ordnung und damit größte Schnelligkeit der Indienstellung.

Durch die Indienstellung kommt das Kriegsschiff aus den Händen der Werft und in die Hand eines militärischen Kommandos. Der Kommandant, die Offiziere, die Unteroffiziere und die Mannschaften nehmen mit dem Augenblicke der Indienstellung Besitz von dem Schiffe, als ihrer Waffe und Wohnung. In jenem Augenblicke wird das Schiff zum lebenden Organismus, während es für die Werft vor der Indienstellung wie nach der Außerdienststellung ein toter technischer Bau ist. Auf ganz neu erbauten Schiffen, die erst ihre Probefahrten machen sollen, wird aber gewöhnlich keine volle Indienstellung ausgeführt, sondern das Schiff bleibt noch im engen Zusammenhange mit der Werft. Werftpersonal befindet sich noch an Bord, aber schon gemischt mit sogenannten Probefahrtskommandos. Dieses besteht aus Seeoffizieren, Unteroffizieren und Mannschaften, die aber nicht so zahlreich sind wie nachher, wenn das Schiff richtig in Dienst gestellt ist. Auf den Probefahrten wird die Geschwindigkeit des Schiffes für verschiedene Zeiträume und für verschiedene Kraftleistungen der Maschinen erprobt. Es handelt sich keineswegs nur darum, festzustellen, welches die Höchstgeschwindigkeit des Schiffes ist, sondern man will auch wissen, wieviel Knoten das Schiff bei jeder anderen Kraftleistung der Maschine an Geschwindigkeit entwickelt. Von besonderer Wichtigkeit ist auch, genau festzustellen, wie der Kohlenverbrauch oder der Verbrauch an Teeröl, — denn auch damit heizt man die Kessel, — bei jeder beliebigen Kraftleistung der Maschine ist. Dann

erst kann man einen sicheren Anhalt dafür gewinnen, wie groß der „Aktionsradius“ oder die Seeausdauer des Schiffes sein wird. Darunter versteht man nämlich die Zeit, wie lange das Schiff mit seinem Kohlen-

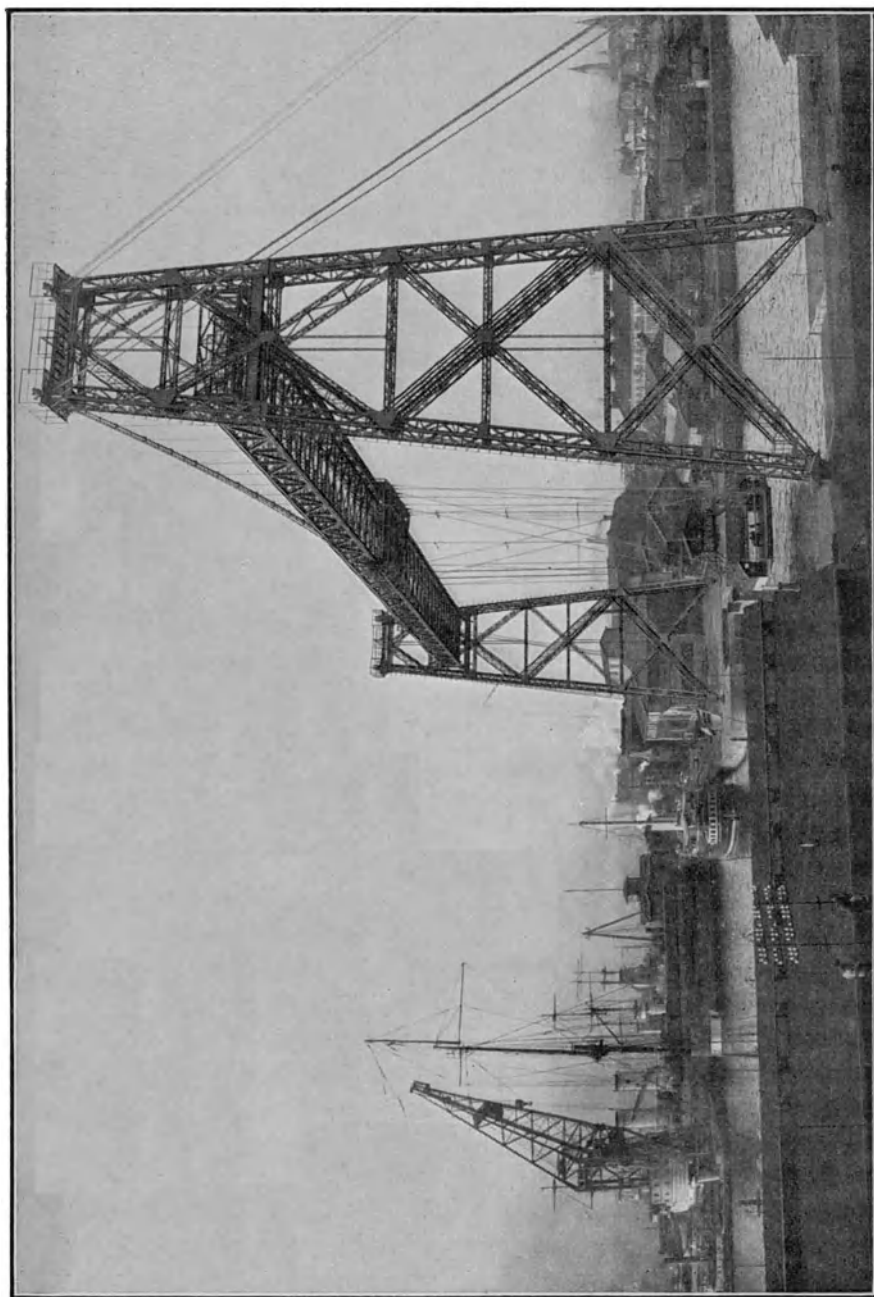


150 Tonnen-Schwimmkran der Kaiserl. Werft, Kiel.

vorrat bei einer bestimmten Fahrtgeschwindigkeit ununterbrochen fahren kann, und wann es gezwungen ist, seinen Kohlenvorrat wieder zu ergänzen. Das ist natürlich bei den verschiedenen Geschwindigkeiten verschieden, denn je höher die Kraftleistung der Maschine, je größer die Ge-

Schwindigkeit des Schiffes, desto höher stellt sich auch der Kohlenverbrauch. Wenn bei den Probefahrten sich irgendwelche Mängel oder Verbesserungsnotwendigkeiten zeigen, so geht das Schiff wieder auf die Werft, um jene Mängel abzustellen und die Verbesserungen ausführen zu lassen. Welcher Art solche Arbeiten sind, das ist natürlich ganz verschieden. Um nur einige zu nennen, werden bisweilen die Propellerschraubenflügel abgenommen, verändert oder durch andere ersetzt. Dazu muß das Schiff in das Dock kommen. Oder aber es zeigen sich Undichtigkeiten an Maschinen oder Kesseln, oder ihre Fundamentierung war nicht genügend, kurz, es gibt da außerordentlich viele Möglichkeiten. Gleich sei aber gesagt, daß die Probefahrten in der deutschen Marine immer nur sehr kurze Zeit in Anspruch nehmen, obgleich sie mit großer Gründlichkeit betrieben werden. Das ist ein Zeichen für die Güte und Solidität der deutschen Schiffe und Maschinen.

Es handelt sich bei den Probefahrten aber nicht allein darum, sondern man läßt während ihrer Dauer alle Maschinen, Hilfsmaschinen, Pumpen, Ventile usw. funktionieren. Mit allem wird die praktische Probe gemacht. Von ganz besonderer Wichtigkeit und Bedeutung ist da auch die Erprobung der Geschütze. Mit diesen wird geschossen, und zwar unter Verwendung von scharfer Munition, damit man sieht, ob die Röhre mit ihren Verschlüssen in Ordnung sind, außerdem aber auch, ob die Lafetten oder die Unterbauten der großen Geschütze beim Schusse tadellos arbeiten. Diese Schießversuche geben zugleich Gelegenheit zur Erprobung der Munitionskammern und ihrer Förderungseinrichtungen. Was für Dinge manchmal in anderen Marinen vorkommen können, zeigt die Tatsache, daß einmal in der französischen Flotte, als ein neues Schiff mit seinen schweren Türmen schießen sollte, sich herausstellte, daß der Turm so klein geraten war, daß in seinem Inneren nicht genug Platz blieb, um das Geschütz zu laden. In Deutschland ist so etwas noch nicht vorgekommen. Man liest häufig in den Zeitungen von solchen Schießversuchen anderer Marinen, daß das Schiff dabei Beschädigungen erlitten habe. Das ist so zu verstehen, daß durch den gewaltigen Luftdruck, der durch das Herausfliegen des Geschosses aus dem Rohre entsteht, Teile der leichten Oberbauten des Schiffes, in der Nähe aufgestellte Deckboote usw. beschädigt werden. Es ist auch schon vorgekommen, daß selbst das Deck sich unter dem gewaltigen Drucke durchbog oder brach, wenn es nicht stark genug oder nicht genügend durch darunterstehende Deckstützen widerstandsfähig gemacht worden war. Solche Dinge



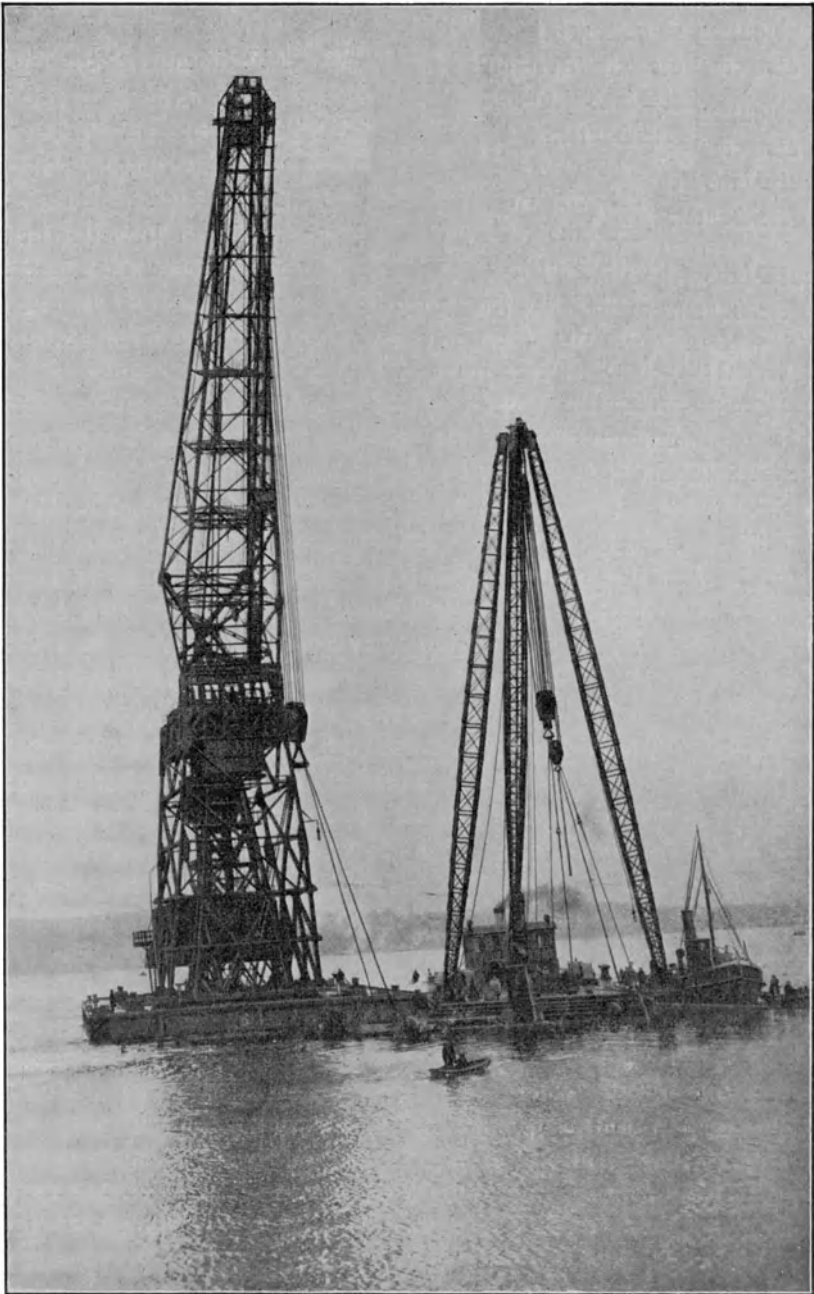
Blick in die Kaiyerl. Werft in Kiel mit der Schwebefähre.

ereignen sich meistens, wenn ein neues schweres Geschützmodell oder eine bisher nicht erprobte Aufstellung der Geschütze auf einem Schiffe zur Einführung gelangt ist. Dann läßt sich gewöhnlich unschwer Abhilfe schaffen, nämlich durch Verstärkung der betreffenden Konstruktionsverbände oder andere Maßnahmen. Etwas anderes freilich ist es, wenn, wie es schon vorkam, die Geschütze und ihre Lafetten selbst bei diesen Erprobungen beschädigt werden, oder sich funktionsunfähig zeigen. Dann sind gewöhnlich langdauernde Reparaturen die Folge, und nicht selten liegt auch ein schlimmer Konstruktionsfehler vor, der nur schwer und unter erheblichem Aufwande an Zeit und Geld zu beseitigen ist.

So sind die Probefahrten und die mit ihnen zusammenhängenden Versuche und Erprobungen gewissermaßen eine Schlußprüfung für die Erbauer des Schiffes, vom Konstrukteur, der die Pläne gemacht hat, hinunter bis zu dem Arbeiter der Werft, der mit seinem Geschick und seiner Gewissenhaftigkeit an dem Riesenbau des Kriegsschiffes tätig gewesen ist.

Sobald die Seeoffiziere, Ingenieure usw. der Kaiserlichen Marine sich davon überzeugt haben, daß das Schiff in allen seinen Teilen allen Anforderungen entspricht, so nehmen sie das Schiff der Werftverwaltung ab und als Eigentum und Glied der Flotte an. Deshalb nennt man diese Kommission die Abnahmekommission. Sie ist von besonderer Wichtigkeit natürlich, wenn das Schiff auf einer Privatwerft gebaut ist. Dann bildet es bis zur erfolgten Abnahme Privateigentum der Werft, und die eigentliche Indienststellung kann natürlich nur nach der Übernahme des Schiffes durch das Reich erfolgen, und diese wiederum erst dann, wenn alle Bedingungen gut und ganz erfüllt sind.

Das in Dienst gestellte Schiff gehört entweder zum Verbands der Hochseeflotte oder der Reserveflotte oder zu einer der Auslandsstationen, oder es ist einer der heimischen Inspektionen unterstellt. Gleichwohl kommt es immer wieder im Laufe seiner dienstlichen Laufbahn mit der Werft in Berührung. Von seiten der Werft erhält es in den heimischen Gewässern seine Kohlen und ergänzt es auch seine übrigen Materialvorräte. Vor allem aber wird die Werft in Anspruch genommen und aufgesucht, sobald irgendeine Reparatur oder eine Instandsetzungsarbeit notwendig ist. Bei allen solchen Zufällen, besonders auch nach Havarien, bilden die kaiserlichen Werften nicht nur die Versorgerin, sondern auch die Klinik für das Kriegsschiff. Je mehr Schiffe eine Flotte zählt, je angestrebter der Dienstbetrieb ist, desto häufiger tritt die Notwendigkeit von Instandsetzungen und Reparaturen ein, und gerade hierdurch wird



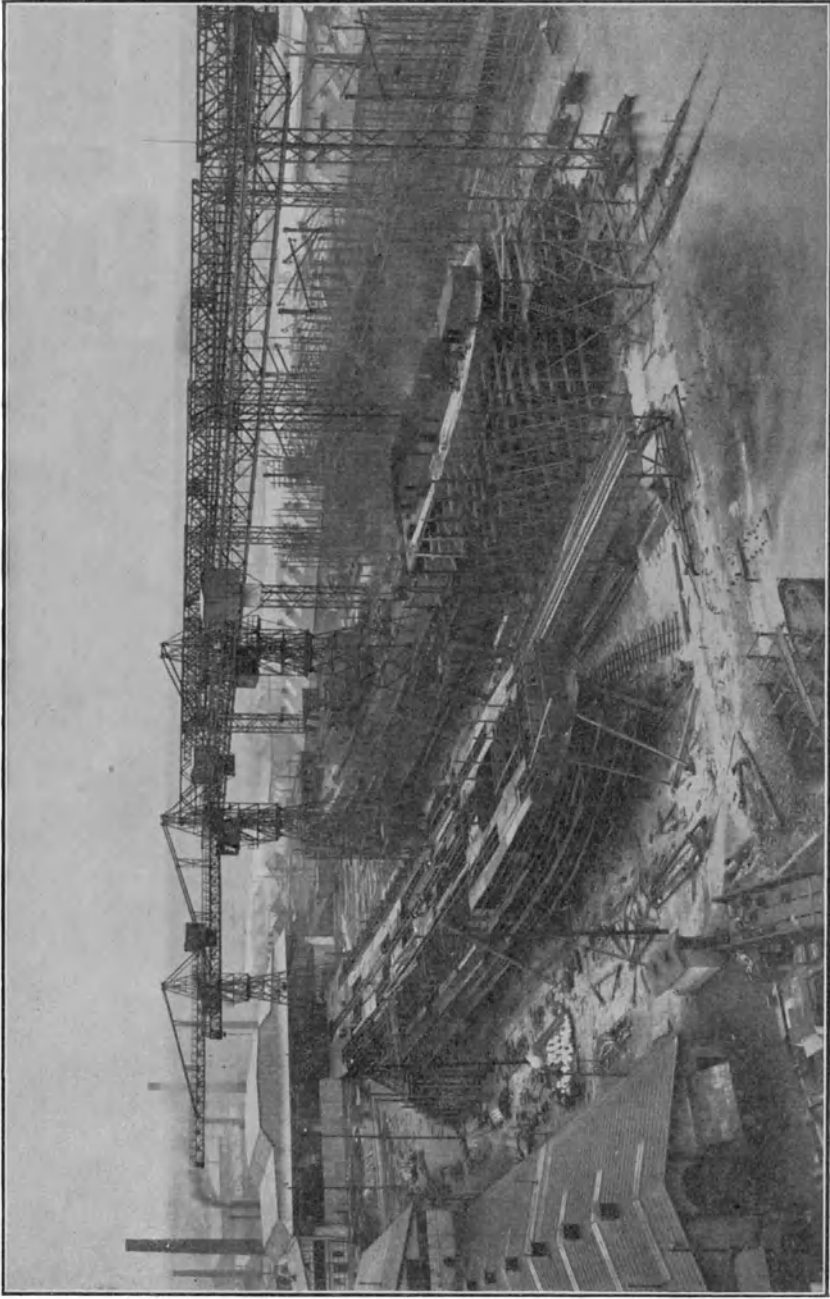
Der alte und neue Kran der Kaiserl. Werft in Kiel  
bei Hebung eines gesunkenen Torpedobootes.

die Tätigkeit und die Inanspruchnahme der kaiserlichen Werften eine ganz gewaltige. Die Instandhaltung des Schiffsmaterials und eine Leistungsfähigkeit der kaiserlichen Werften, in jedem Augenblick jede Reparatur schnell und gut auszuführen, ist gerade für die kaiserlichen Werften viel wichtiger, als die Ausführung von Schiffsneubauten, besonders weil wir in Deutschland jetzt eine stattliche Anzahl von Privatwerften besitzen, welche Neubauten schnell und vorzüglich herstellen können. Natürlich stellen auch die kaiserlichen Werften Neubauten her und müssen eine den Privatwerften gleichkommende Leistungsfähigkeit darin besitzen. Es kommt noch ein anderer Grund hinzu: wenn nur die Privatwerften neue große Schiffe bauen könnten, so würden sie unter sich Preise vereinbaren können und damit die Marineverwaltung zwingen, so hohe Preise zu bezahlen, wie sie wollen. Sobald aber zwei große kaiserliche Werften wie es bei uns der Fall ist, zugleich mehrere Schiffe der größten Dimensionen auf Stapel legen können, ist die Marineverwaltung immer in der Lage, bei zu hohen Preisforderungen der Privatindustrie zu sagen: das ist uns zu teuer, dann bauen wir das Schiff lieber auf der kaiserlichen Werft! — So würde dann die Privatwerft überhaupt keinen Auftrag bekommen, wenn sie zu hohe Preise fordert, und sich deshalb wohl versehen, eine solche Torheit zu machen.

Die kaiserlichen Werften sind schon wegen der Reparaturfrage allein von einer ganz ungeheuren Bedeutung für die Schlagfertigkeit der Flotte. Arbeiten sie schnell und prompt, ist der Betrieb in Ordnung, dann erst kann man mit Zuversicht auch den großen Anforderungen entgegensehen, welche ein Krieg an die kaiserlichen Werften stellen wird. Aus diesen Gründen ist es auch richtig und notwendig, wenn die kaiserlichen Werften auf jede Weise gefördert und anerkannt werden. Immer allerdings muß man bedenken, daß, wie wir schon an anderer Stelle sagten, alles in der Marine, auch die Werften, nicht für sich selbst, sondern nur für die Schiffe der Kriegsflotte da ist.

Stellt das Schiff nach einer Periode der Instandhaltung wieder außer Dienst, so geht es in die Werft derjenigen Marinestation, der es zugeteilt ist, und stellt außer Dienst: es gibt sein Inventar an die Schiffskammer, seine Munition an die Munitionsdepots, sein Material, wie Farbe, Tauwerk, Maschinenschmiermaterial usw. an die Magazine der Werft ab. Ist das alles geschehen, so kommt eine Kommission der Werft an Bord und nimmt das Schiff von dem militärischen Kommando in Empfang. Die Kriegsflagge und der Kommandowimpel,

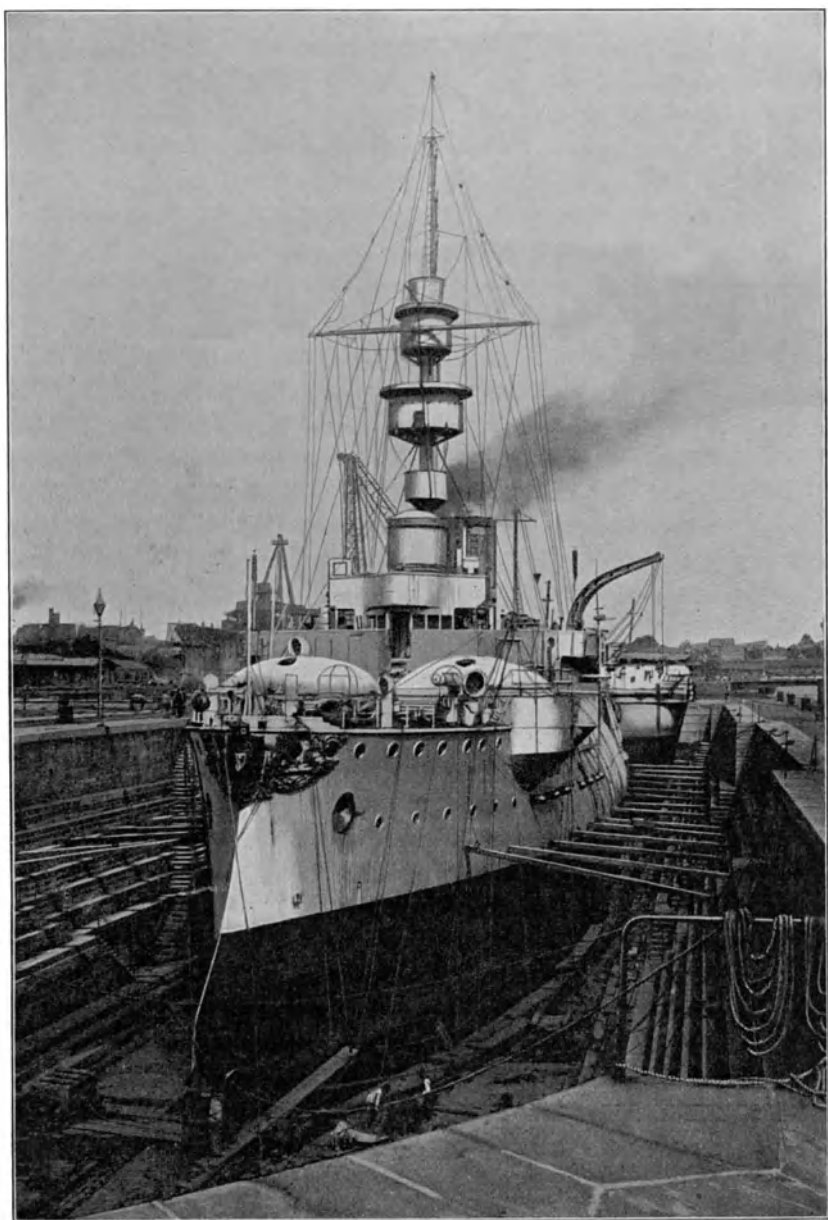




Die Heimatswerke in Kiel. Hellinge.

die als Zeichen der Indienstellung geheißt worden waren, werden nun niedergeholt, die Mannschaften werden den Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedodivisionen zugewiesen, die Offiziere, soweit sie nicht schon ein neues Kommando erhalten haben, werden zur Verfügung des Stationschefs oder des Marineinspektors gestellt. Und unmittelbar nach Niederholung von Flagge und Wimpel ist aus der von tausend Menschen belebten Kriegswaffe wieder der tote Bau geworden, der vor der Indienstellung aus den Händen der Werft hervorgegangen war. Das außer Dienst gestellte Schiff wird nun von dem Werftpersonal auf das gründlichste nachgesehen, in allen Teilen repariert und während der kommenden Werftliegezeit instand gehalten. Es ist Pflicht der Werft, diese Instandhaltung derart durchzuführen, daß das Schiff möglichst in jedem Augenblicke wieder zu einer Indienstellung bereit ist. Anders liegt die Sache natürlich, wenn große und langdauernde Reparaturen auszuführen sind. Dann muß die Marineverwaltung aber immer genau darüber Bescheid wissen, welche Schiffe für den Fall des Ausbruches eines Krieges nicht verwendungsbereit sind. Für den Kriegsfall dient schließlich alles, die Flotte wie die Einrichtungen, die man getroffen hat, um sie zu unterhalten und zu reparieren, auch die Werften.

Eine moderne Werft großen Maßstabes kann man geradezu als eine anschauliche Vorführung des Standes der modernen Technik bezeichnen. Wo in den früheren Jahrzehnten des Holzschiffbaues die Menschenhand und die Handkraft beinahe ausschließlich zur Verwendung und in Betracht kamen, da sehen wir heute Maschinen der aller verschiedensten Art, elektrische, hydraulische und mit Dampf getriebene Mechanismen, alle dem Zwecke dienend, menschliche Arbeitskräfte zu ersparen und damit Zeit und Geld. Gewaltige Kräne und Hebeapparate gestatten nicht nur die größten Lasten, wie z. B. die Rohre der schwersten Geschütze zu heben, sie gelangen auch schon beim Bau des Schiffes auf der Helling in großer Anzahl fahrbar zur Verwendung. Auf der Helling sind rings um den Bauplatz des Schiffes herum große eiserne oder stählerne Gerüste errichtet, ganz ähnlich wie die Baugerüste beim Häuserbau, nur mit dem Unterschied, daß diese Gerüste außer an den Seiten auch oben geschlossen sind, was man ja tun kann, weil die Höhe des Schiffskörpers über der Erde soweit, wie es überhaupt auf der Helling gebaut wird, ungefähr bekannt ist. Da oben laufen nun zwischen Schienen sogenannte Laufwagen, an denen starke Haken und andere Vorrichtungen zum Befestigen schwerer Lasten angebracht sind, sowie Ketten und starke Stahlleinen zum Heben.

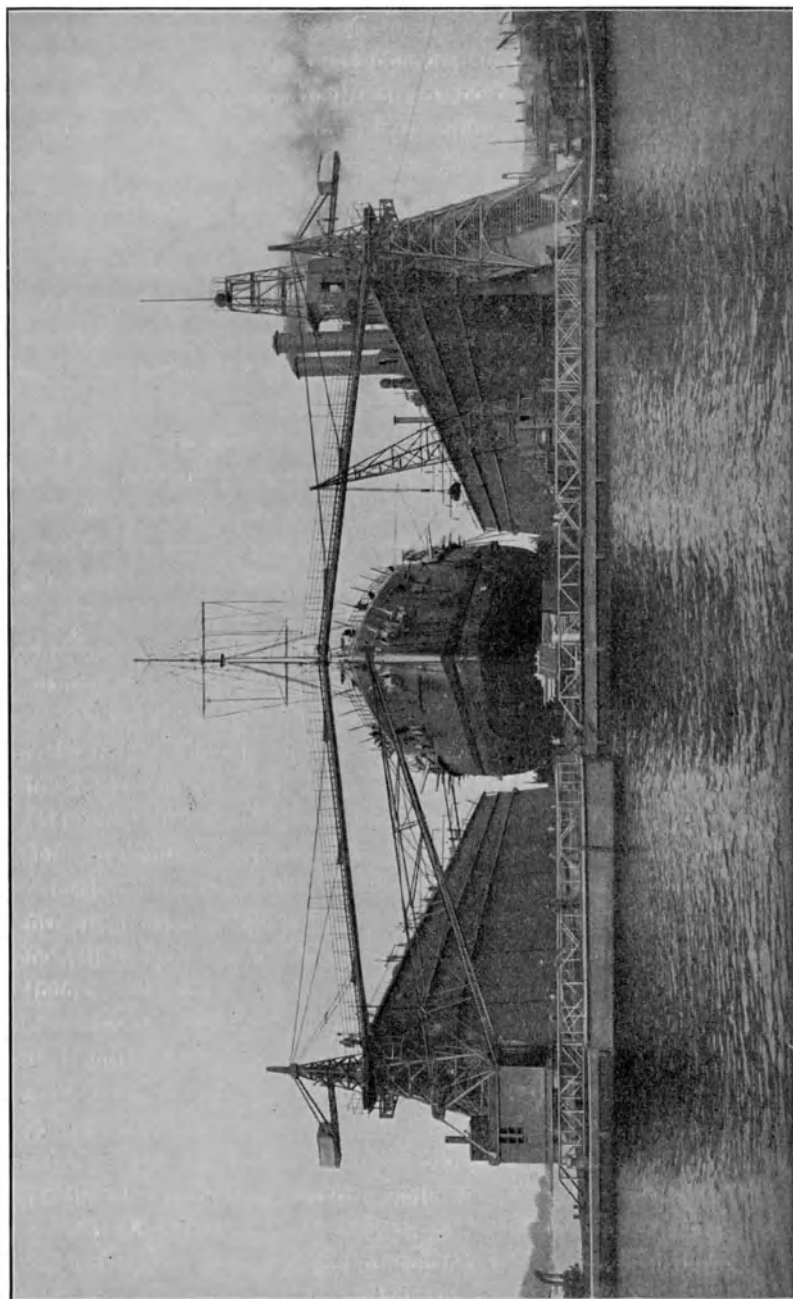


Der alte Küstenpanzer „Odin“ im Dock.  
(1894 erbaut, 1903 verlängert.)

So besorgen diese Laufwagen denn fortwährend, solange der Schiffskörper gebaut wird, das Heben der stählernen Balken und Platten genau an die Stelle, wo sie von den Arbeitern benutzt werden. Diese brauchen selbst nur die beweglichen Hebevorrichtungen zu dirigieren, sparen also viel Kraft und Zeit gegenüber den früheren Methoden. Seit einer längeren Reihe von Jahren ist man durch die modernen Hellingeinrichtungen veranlaßt worden, diese Baustellen der großen Schiffe zu geschlossenen Räumen zu machen, sie zu überdachen. Das geschieht in ähnlicher Weise wie bei den modernen großen Bahnhöfen: durch Eisenkonstruktion und Glas. Es ist natürlich wichtig, daß größte Helligkeit herrscht und künstliche Beleuchtung gespart wird, solange es geht. Bei Eintritt der Dunkelheit jedoch spenden mächtige elektrische Lampen und daneben eine große Zahl kleiner transportabler Lampen Helligkeit genug, um den Fortgang der Bauarbeit zu ermöglichen. Jeder Winkel des Neubaus kann erhellt werden. Das ist ein ganz außerordentlicher Fortschritt der neuen technischen Methode. Dazu kommt, daß der geschlossene Eisensack- und Glasbau in der schlechten Jahreszeit das angefangene Schiff wie die Arbeiter vor den Unbilden der Witterung schützt. Die Arbeiter, die bis vor fünfzehn Jahren noch stets in freier Luft und ganz ungeschützt das Schiff bauen mußten, arbeiten jetzt nicht anders, als in einer geschlossenen Fabrikwerkstatt.

Der elektrische und hydraulische Betrieb hat auf modernen Werften immer mehr Umfang gewonnen. Nietten, bohren, schmieden, biegen, alles das geschieht mittelst solcher Maschinen, gerade dabei wird viel menschliche Arbeitskraft gespart. Wenn trotz dieser großen Ersparnisse unsere beiden kaiserlichen Werften in Kiel und Wilhelmshaven rund zehntausend Arbeiter und Angestellte haben, so zeigt das, wie riesig die Betriebe sind.

Ein Wort noch über die sehr wichtige Einrichtung der Trockendocks. Ein Trockendock ist dazu da, um das Schiff vollkommen auf das Trockene zu stellen, auch wenn es fertig ist, damit man den Boden, die Schrauben des Schiffes, das Steuerruder, die Ventile, die Unterwassertorpedoröhre, kurz alles, was beim schwimmenden Schiffe unter Wasser liegt, untersuchen, instand halten oder reparieren kann. Wenn zu Anfang der alten Segelschiffszeiten ein Schiff durch Auflaufen auf ein Riff oder aus anderen Gründen ein Leck erhalten hatte, so dichtete man dieses provisorisch von innen durch Holzpflöcke, geteertes Leinen oder Ähnliches. Um eine gründliche Reparatur des Schadens vorzunehmen, zog man das

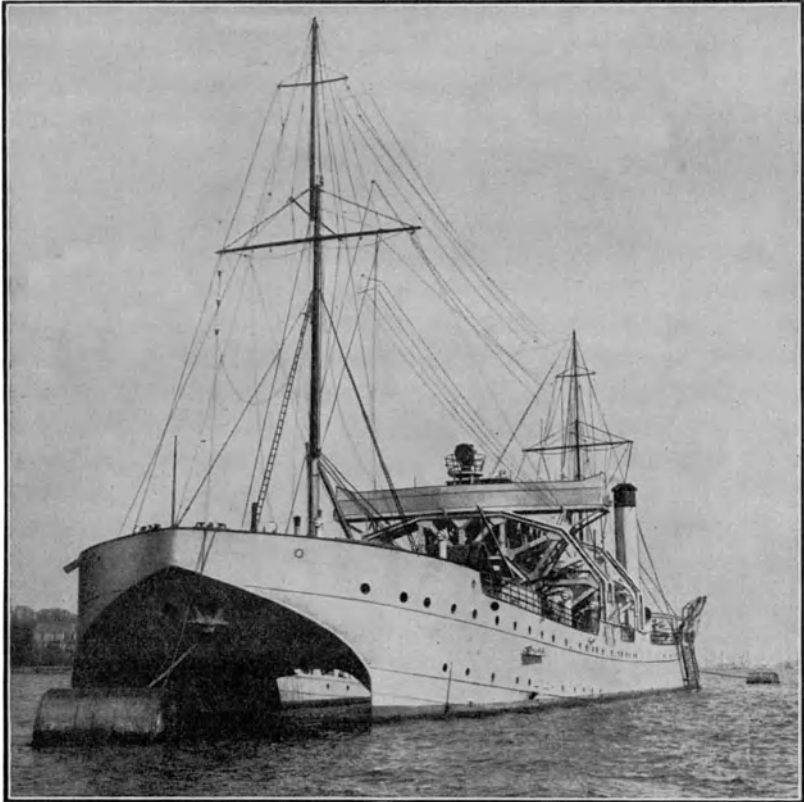


S. M. S. „Chiringen“ im Trockendock.

Schiff entweder mit Tauen und Flaschenzügen auf den flachen Strand einer Werft, oder man ließ es bei Hochwasser an einer flachen Stelle nahe der Küste auf Grund laufen, so daß es bei Niedrigwasser ganz trocken fiel, und dann die Arbeiter von draußen herankommen konnten. Man hat auch noch manche andere Methoden; alle waren nach unseren Begriffen primitiv, aber einfach und praktisch und genügten für die Zwecke. Auch die ersten Docks waren noch sehr einfache Gegenstände, heute dagegen, bei den riesigen Schiffsdimensionen von zweihundert Metern Länge, fünfundzwanzig Metern Breite und bis zehn Meter Tiefgang, bei der ungeheuren Schwere und dabei Verletzlichkeit, bei der großen Kostspieligkeit schließlich eines modernen Schiffes, ist der Dockbau zu einem besonderen Zweige der Technik geworden.

Man unterscheidet feste, eingegrabene Docks und Schwimmdocks. Das feste Dock ist, ganz roh betrachtet, eine tiefe, lange und breite Grube, deren eines Ende nach einem Werftbassin oder dem Hafengewässer mündet, in kurzer Zeit geöffnet und wieder festgeschlossen werden kann. Diese Dockgrube muß unten außerordentlich fest fundamntiert sein, um die schwere Last des Schiffskörpers tragen zu können, ohne daß eine Senkung des Bodens oder Ähnliches eintritt. Boden und Seitenwände werden mit Steinen und Zement ausgekleidet, auf dem Boden Einrichtungen getroffen, um ähnlich, wie auf der Helling, den Schiffskörper auf Stapelklöhen in der Linie seines Kiels zu lagern und an den Seiten durch horizontal angelegte Balken usw. zu stützen. Denn natürlich kann das Schiff nicht frei auf Stapelklöhen balancieren. In den Dockmauern sind dann Zu- bzw. Abflüsse, durch welche, vermittelt einer leistungskräftigen Dockpumpe, die Dockgrube vollgepumpt oder leergepumpt wird. Das Docken eines Schiffes vollzieht sich ungefähr folgendermaßen: Das Docktor, entweder eine Schleusentür oder ein Ponton, wird geöffnet, das Schiff läuft langsam in das voll Wasser befindliche Dock ein. Sobald es darin ist, wird das Docktor geschlossen, und nun arbeiten die Pumpen, um die Dockgrube schnell zu entleeren. Im Maße, wie das Wasser in der Dockgrube weniger wird, stellt sich das Schiff von selbst, höchstens durch vorliche und seitliche Tawe dirigiert, gerade und fest auf die Stapelklöße des Dockbodens. Ist die Dockgrube leer gepumpt, so haben gleichzeitig die gewandten und geübten Arbeiter auch alle Seitenstützen schon befestigt und der gewaltige Schiffskörper befindet sich vollkommen auf dem Trocknen. In der Dockgrube können alle denkbaren Arbeiten, auch die größten Reparaturen, ausgeführt werden. Sind die Dockarbeiten

beendet, so wird die Dockgrube wieder voll Wasser gepumpt, soweit, bis das Schiff nicht mehr auf den Stapelklößen steht, sondern schwimmt, dann wird das Docktor geöffnet und das Schiff durch kleine Schnelldampfer hinaus in das freiere Wasser gebracht.



Unterseeboot-Hebeschiff „Vulkan“.

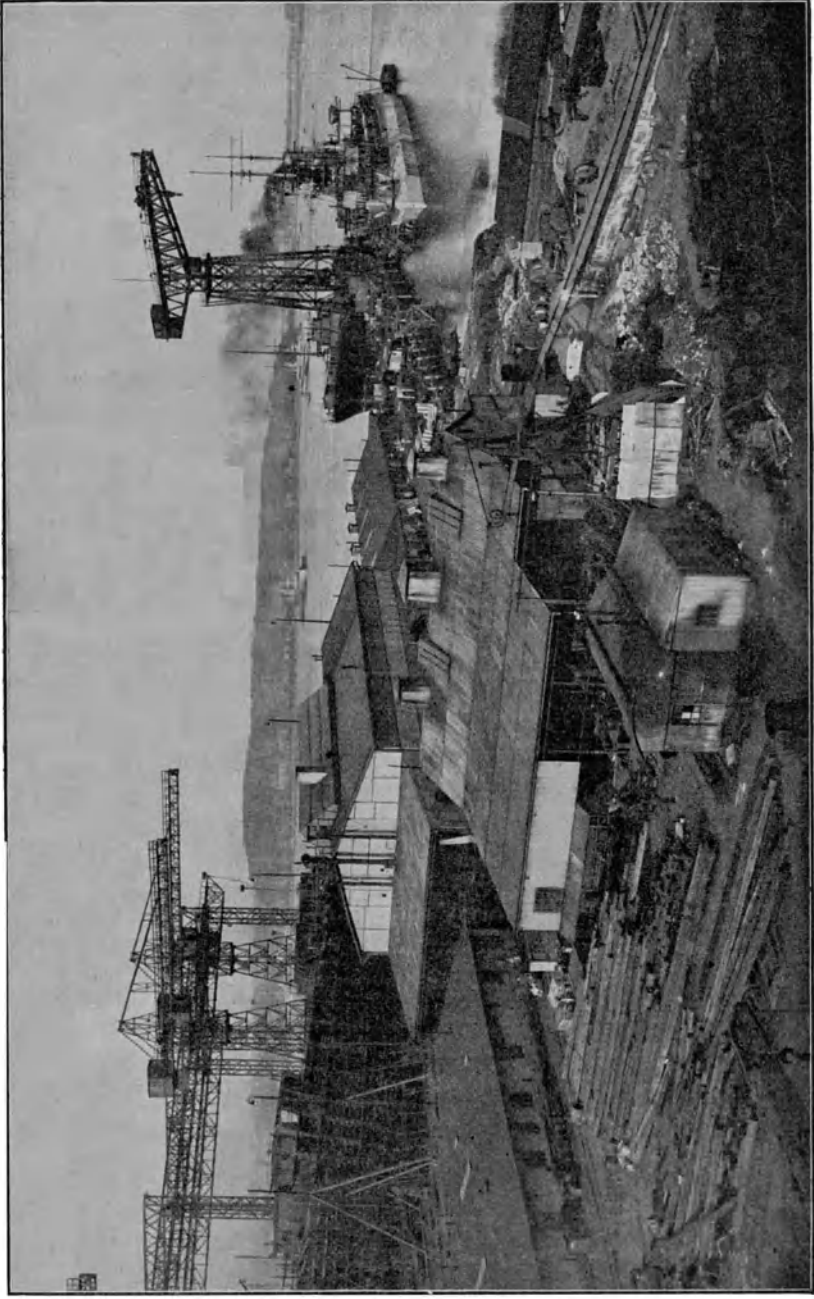
Das Schwimmdock unterscheidet sich, wie schon der Name sagt, von dem gewöhnlichen Dock dadurch, daß es schwimmt. Ein Schwimmdock ist ein gewaltiger Eisenbau, bestehend aus einem Boden und zwei senkrechten Seitenwänden. Diese drei Flächen haben doppelte Wandungen, die sehr breit sind, aus einer Reihe von inneren Abteilungen bestehen, welche mit Wasser gefüllt werden können durch Öffnen von Ventilen.

Sie können andererseits durch Pumpen entleert werden. Die innere Fläche des Docks hat, ebenso wie die des gegrabenen Docks, Stapelflöge usw., und die Seitenwände Einrichtungen zur seitlichen Abstützung des gedockten Schiffes. Soll ein Schiff in das Schwimmdock gebracht werden, so läßt man in die inneren Abteilungen des letzteren Wasser hinein. Dadurch senkt das Dock sich tiefer, und infolgedessen verschwindet die innere Bodenfläche unter die Wasseroberfläche. Man senkt das Dock nun so tief, daß der obere Dockboden etwas tiefer unter der Wasseroberfläche liegt, als der Kiel des Schiffes. Ist es soweit, dann läuft das Schiff in das Dock ein. Befindet es sich darin, so werden die Dockpumpen in Bewegung gesetzt, um das Wasser aus dem inneren Dock herauszubringen. Das Dock hebt sich und kann soweit gehoben werden, bis der obere Boden trocken liegt, und damit das ganze Schiff, derart, daß auf dem Dockboden gearbeitet werden kann, wie auf dem Boden des gegrabenen Trockendocks. Das Schwimmdock hat den Vorzug vor dem gegrabenen Dock, daß es mit weniger Kosten und sehr viel schneller hergestellt werden kann. Dazu kommt aber der weitere sehr große Vorteil, daß das Schwimmdock von einem Ort zum anderen transportabel ist. Besonders im Kriege kann das von großer Wichtigkeit werden, z. B. wenn in der Nordsee ein deutsches Schiff durch einen feindlichen Torpedo verletzt ist und nicht mehr die eigene Kraft besitzt, auch zu tief ins Wasser eingesunken ist, um in den nächsten Hafen einzulaufen, wo sich ein festes Trockendock befindet. Dann kann ein Schwimmdock durch Dampfer dem Schiffe entgegengeschleppt werden. Und so wird manches Schiff gerettet werden können, das sonst untergehen würde.

Man hat Schwimmdocks in den verschiedensten Größen, für Torpedoboote, kleine und große Schiffe, und das ist das praktische an ihnen, denn man kann ein großes, festes Trockendock nicht kleiner machen als es ist, und ein kleines zu bauen ist wieder im Verhältnis zu kostspielig. Bei Schwimmdocks hat man die weitere praktische Einrichtung, daß aus mehreren Stücken zwei oder drei kleine Docks gemacht und diese durch Zusammenfügen in ein großes verwandelt werden können.

Ein ganz eigenartiges Schiff, ja, man könnte sagen, ein Dockschiff oder Schiffdock ist der „Vulkan“. Dieses sonderbare Fahrzeug wurde vor ungefähr sieben Jahren in Kiel gebaut mit der Bestimmung: Unterseeboote, die etwa verunglückt und gesunken sind, sofort zu heben und über die Wasseroberfläche zu heizen. Eine genaue Beschreibung dieses Fahrzeuges können wir nicht geben, weil alle seine Bezeichnungszahlen





Blick auf die Høvaldsverft.

und Einzelheiten geheim gehalten werden, jedoch ist es nach Photographien möglich, sich ein Bild von dem „Vulkan“ zu machen. Er ist wie ein aus zwei Teilen zusammengesetztes Schiff gestaltet, dessen Bauch gewissermaßen nach unten offen ist, also wie ein großes, nach unten stark gekrümmtes Pilzdach. Oben auf dem Schiffe sind starke, kranartige Hebevorrichtungen vorhanden, die über den Hohlraum hinwegragen und auf den beiden Seiten des Schiffskörpers stehen. Ist irgendwo ein Unterseeboot gesunken, so fährt der „Vulkan“ an die Stelle, schießt einen oder mehrere Taucher herunter und läßt gleichzeitig Stahlleinen, Ketten usw. hinab, die an seinen Kranen und Hebevorrichtungen befestigt sind. Gelingt es den Tachern, das gesunkene Unterseeboot zu finden und durch die umgelegten Ketten und Leinen sicher zu befestigen, so läßt der „Vulkan“ seine Hebemaschinen arbeiten, und das Unterseeboot wird gerade in jene runde, nach unten offene Höhlung des Dock- und Hebeschiffes hineingeheißt, und zwar gestattet der Bau des „Vulkan“, das Unterseeboot in dieser Stellung vollkommen aus dem Wasser herauszubringen. Das ist der große Vorteil dieser überaus sinnreichen Konstruktion eines deutschen Schiffbauingenieurs. Natürlich ist es nun nicht nötig, daß gerade ein Unterseeboot sinkt, damit der „Vulkan“ in Tätigkeit treten kann, sondern jedes Unterseeboot kann zu jeder Zeit sich von dem „Vulkan“ aus dem Wasser heben lassen, um so zu „docken“. Der Unterschied von einem Trocken- oder Schwimmdock ist lediglich, daß die Schiffe in diesen stehen, während im „Vulkan“ das Unterseeboot aufgehängt wird. Der „Vulkan“ war das erste Dock- und Hebeschiff für Unterseeboote und erregte in der ganzen Welt ungeteilte Bewunderung. Augenblicklich befindet sich ein zweites und jedenfalls erheblich verbessertes Dockschiff im Bau. Wahrscheinlich ist es auch sehr viel größer als der „Vulkan“, denn die Größen der Unterseeboote sind gewachsen und werden weiter wachsen. Deshalb muß natürlich auch das Dockschiff breiter, länger und höher werden, denn sonst könnte es die Unterseeboote nicht so in seinen nach unten offenen Hohlraum aufnehmen, wie es nötig ist, um das Boot „in der Luft zu docken“.

Wie aus dem Gesagten ersichtlich, dient dieses Dockschiff nicht nur zur Reparatur und Instandhaltung, sondern vor allem zur Rettung eines Unterseebootes, welches gesunken oder am Sinken ist. Verschiedene andere Marinen hatten lediglich deshalb Unterseeboote mit Mann und Maus verloren, weil keine rechtzeitige Hilfe, d. h. nicht sofort ein Kran oder ein Hebefahrzeug zur Stelle war. Der „Vulkan“ und seine Nach-

folger sind ja aber gar nichts anderes als ein fahrbarer, manövrierbarer und bemannter Kran. Seine Besatzung beträgt über hundert Köpfe, und wir finden unter ihnen natürlich ganz besonders viel Maschinenpersonal, vier Ingenieure, Taucher, technische Unterseebootspezialisten usw. Außerdem dient das Unterseebootsdockschiff auch als Reservedepot für die Unterseeboote, welche es auf den Übungen begleitet, oder in deren Nähe jedenfalls es sich hält. Bringt z. B. auf einem Unterseeboot irgendein Maschinenteil oder Ähnliches, so signalisiert es das dem Dockschiffe, es fährt zu diesem hin und erhält von ihm den entsprechenden Reserveteil sofort ausgehändigt und erforderlichenfalls auch das technische Personal zur Anbringung bzw. zur Reparatur. Von entscheidender Wichtigkeit ist, daß das Dockschiff sich stets ganz nahe bei übenden Unterseebooten befindet, wo das möglich ist. Nicht möglich ist es manchmal, wenn man viele Unterseeboote hat und diese in verschiedenen, weit voneinander getrennten Abteilungen auf hoher See oder an der Küste üben. Man wird aber doch im allgemeinen anstreben müssen, mehrere Dockschiffe zugleich im Dienste zu haben, und die Dockschiffe selbst müssen eine Fahrtgeschwindigkeit besitzen, die mindestens so groß ist, wie die Durchschnittsmarschgeschwindigkeit der Unterseeboote.

Außer den Staatswerften mit allen ihren Einrichtungen sind nun noch eine erhebliche Anzahl von deutschen Privatwerften vorhanden. Der Ausdruck „Privatwerft“ bedeutet, daß diese Werften Eigentum von Privatmännern oder Gesellschaften sind, also ihre Geschäfte machen, wie sie wollen. Diese Werften bauen ebensowohl Handels- wie Kriegsschiffe, und gleichermaßen für deutsche Firmen, wie für das Deutsche Reich, wie für ausländische Firmen und fremde Staaten. Diese deutschen Privatwerften haben seit anderthalb Jahrzehnten, nämlich seitdem die deutschen Flottengesetze ihnen regelmäßige und sichere Aufträge brachten, einen ganz ungeheueren Aufschwung genommen. Die größten von ihnen sind die folgenden: zu Kiel die „Germaniawerft“, welche der Firma Krupp gehört, ferner die „Howaldtswerke“, zu Stettin der „Vulkan“, zu Danzig und Elbing die „Schichauwerft“. An der Nordseeküste: in der Elbe die Werft von Blohm & Voß und eine Zweigniederlassung der „Vulkanwerft“, ferner die „Weferwerft“ der Aktiengesellschaft „Wefer“ in Bremen. Alle diese Werften vermögen die größten Panzerschiffe innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren und weniger in bester Ausführung herzustellen. Wenn also einmal Not am Mann wäre, so könnten eine ganze Menge Schiffe pro Jahr auf den deutschen Werften gebaut

werden; freilich läßt sich trotzdem eine moderne Kriegsflotte bekanntlich nicht improvisieren, also rechnen darf man unter normalen Umständen natürlich mit solchen Dingen nicht. Zu Reparaturen von fertigen Kriegsschiffen werden Privatwerften gewöhnlich nicht, sondern nur im Notfalle, hinzugezogen.

Alles in allem kann Deutschland auf seinen Kriegsschiffbau, wie er heute ist, stolz sein. Er bildet auch, wie man ohne Übertreibung sagen kann, den Gegenstand allgemeiner Bewunderung in der Welt. Wohl baut man in manchen anderen Ländern ebenso schnell und gut, wie in Deutschland, und in England vielleicht noch schneller, aber dabei muß bedacht werden, daß England eine uralte und erprobte Schiffbauindustrie besitzt, während die deutschen Reichs- und Privatwerften vor zwanzig Jahren mit Recht als kleine „Klempnerwerkstätten“ bezeichnet wurden. Das größte Verdienst um diesen Aufschwung hat der Staatssekretär von Tirpitz.

---

## Geschütz und Panzer.

Ein modernes Schiffsgeschütz ist ein technisches Kunstwerk und erfordert einen Aufwand von Sorgfalt und Arbeit, dessen Größe man sich meist gar nicht vorstellt. Längst sind die Zeiten vorüber, wo ein Geschützrohr einfach gegossen und dann unmittelbar in Gebrauch genommen werden konnte. Man sieht solche alte Rohre noch manchmal in Museen oder auf ganz alten Schiffen, die als Sehenswürdigkeiten aufbewahrt werden. Damals wurde ein Kanonenrohr einfach aus Gußeisen oder aus Bronze, um einen sogenannten Kern herum, gegossen, so daß gleich die innere Höhlung da war. Aus diesem Rohre schoß man dann mit runden Kugeln, die durch das gewöhnliche, lose, grobkörnige Pulver herausgetrieben wurden. Alle jene Geschütze waren Vorderlader und sind es noch tief bis in das neunzehnte Jahrhundert hinein geblieben. In den Seeschlachten rückten damals die Geschwader und Schiffe einander stets bis zur Pistolenschußweite auf den Leib, und manchmal, bis sie direkt Bord an Bord gekommen waren, so daß die beinahe komische Lage eintrat, daß zum Laden der Kanonen, während des Gefechtes, die Ladestangen bis in die Batterie des Gegners durch dessen Batterieporten hineinragten. Die Geschosse waren keine Granaten und hatten keine Sprengwirkung. Die Granate wurde erst um Mitte des neunzehnten Jahrhunderts von einem französischen Artillerieoffizier erfunden. Die Folge ihrer Verwendung war im Krimkriege die Einführung einer Panzerung der Schiffswände. Damit hatte eine neue Periode der Entwicklung eingesetzt, und es begann jener „Kampf zwischen Geschütz und Panzer“, welcher noch heute währt und solange währen wird, bis irgendeine umwälzende technische Erfindung wieder einmal ein ganz neues Moment einführt.

Das Schiffsgeschütz hat sich im Laufe der letzten fünfzig bis sechzig Jahre gewaltig vervollkommen und entwickelt. So interessant dieser Entwicklungsgang ist, können wir doch weiter nicht auf ihn eingehen,

weil dazu an und für sich allein schon ein ganzes Buch geschrieben werden müßte. Beschränken wir uns also darauf, die Anfertigung eines Geschützes zu verfolgen, wie es heute in den Werkstätten Krupps in unerreichter Vollkommenheit hergestellt wird.

Bekanntlich hat Krupp die epochemachende Erfindung des Gußstahls gemacht. Gußeisen kennt man ja schon sehr lange und verwendet es auch noch zu allen möglichen Gebrauchsgegenständen des täglichen Lebens, ohne damit die Fehler des Gußeisens zu verkennen, nämlich seine Sprödigkeit, seinen Mangel an Elastizität und an Bruchfestigkeit, seinen Mangel an Zähigkeit und an Gleichmäßigkeit, wie an Feinheit der inneren Struktur. Diese Mängel hat Krupp in seinem Gußstahl ausgegaltet, und zwar durch ein besonderes, in seinen Einzelheiten geheim gehaltenes Verfahren. Der Gußstahl entsteht durch ein wiederholtes Reinigungs- und Bearbeitungsverfahren des Eisens, durch fortgesetztes Schmelzen und Zusammenschmelzen, unter Zufügung einer Anzahl chemischer Bestandteile, welche der Masse, im Verein mit jenem sorgfältigen „Läuterungsprozeß“, gerade diejenigen Eigenschaften geben sollen, die dem Gußeisen fehlen. Das hat Krupp seinerzeit zuerst erreicht, und es gelang ihm, einen gegossenen Stahl von außerordentlicher Festigkeit, Härte, Zähigkeit und Elastizität herzustellen, hauptsächlich aber ein inneres Gefüge des Stahles von solcher Feinheit und Gleichmäßigkeit wie man es bisher für unerreichbar gehalten hatte. Im Laufe der Jahrzehnte nun hat man immer weiter gearbeitet und verbessert, so daß insbesondere der sogenannte Geschützstahl das Feinste und am meisten Durchgearbeitete in der Metallbereitung darstellt, was wohl auf der Welt vorhanden ist.

Der Hauptteil des Geschützes, das Geschützrohr, wird nun ungefähr in der folgenden Weise hergestellt. Zunächst ist ein langer zylindrischer Block aus Geschützstahl gegossen worden, dessen Form ungefähr der Länge und dem Umfange des herzustellenden Rohres entspricht. Dieses Rohr wird ausgebohrt, und zwar dem Kaliber entsprechend, welches das Geschütz haben soll. Damit ist aber der innere Hohlraum, die „Seele“, noch nicht fertig, sondern seine innere Wand, die sogenannte Seelenwand, erhält nunmehr die Züge. Was Züge sind, kann man wohl als bekannt voraussetzen, denn sie finden sich in jeder besseren Pistole, in jeder Jagdbüchse, in jedem Militärgewehr. Technisch ausgedrückt bedeuten Züge eingeschnittene Streifen oder Bahnen, welche die Seelenwand in ihrer ganzen Länge durchmessen. Die zwischen zwei solchen

Zügel stehengebliebenen, also erhöhten Teile der Seelenwand, nennt man Felder oder Balken. Die Einrichtung dient dazu, das Geschöß, während es aus dem Rohre herausgeschossen wird, zu „führen“, wie man sagt. Wäre die innere Rohrwand, also die Seelenwand, ganz glatt, so würde es unmöglich sein, das Geschöß so genau hineinzupassen, daß es einerseits hindurchgeht, andererseits nicht darin hin und her schlottert. Denn wenn das geschieht, so schlagen die Pulvergase beim Schuß bald an der einen, bald an der anderen Seite, zwischen dem Geschöß und der Rohrwand, nach vorne durch, und das Geschöß kann dann natürlich nicht treffen, weil es so aus der beabsichtigten Bahn abgelenkt wird und eine falsche, ganz unberechenbare Anfangsrichtung erhält. Deshalb sind also die Züge eingeschnitten und, was die Hauptsache ist, der Durchmesser und Umfang der Geschöße ist so groß, wie der Durchmesser der Seele zwischen den Zügen. Der Durchmesser zwischen zwei gegenüberliegenden Feldern ist, weil diese vorstehen, natürlich ein paar Millimeter kleiner, und deshalb pressen sich die Felder in die sogenannten Führungsringe des Geschößes ein. Der Druck der Pulvergase beim Schuß ist ein so riesiger, daß der Widerstand des Einpressens mit Leichtigkeit überwunden wird. Es werden bisweilen im Handel alte Geschöße verkauft, die während einer Schießübung schon einmal verschossen worden sind. An diesen sieht man stets mit großer Deutlichkeit, wie sich beim Schusse die Felder in die sogenannten Führungsringe eingeschnitten haben, die das Geschöß ringartig umgeben. Die Züge haben nun eine zweite und sehr wichtige Eigenschaft: sie laufen nämlich nicht geradeaus, sondern sind gekrümmt. Sieht man in ein hinten geöffnetes Geschützrohr hinein, so zeigen sich also nicht gerade Streifen und Einschnitte, sondern zwar parallele, aber schraubenförmig gewundene. Diese Drehung nennt man den Drall. Der Drall bezweckt, dem Geschöße eine schraubenförmige Drehung um sich selbst zu geben, indem die sich einschneidenden Felder das Geschöß im Rohre zwingen, dem Drall zu folgen, sich also auch zu drehen. Diese Drehung setzt das Geschöß nachher in der Luft fort, schraubt sich also gewissermaßen durch die Luft hindurch. Damit werden verschiedene Zwecke erreicht. In erster Linie wird das Geschöß durch diese Drehung um seine Längsachse daran gehindert, sich zu überschlagen, es bohrt sich vielmehr, immer mit seiner Spitze nach vorn, durch die Luft hindurch und trifft auch so das Ziel. Heutzutage und schon seit sehr langer Zeit sind ja die Geschöße keine Kugeln mehr, sondern besitzen bei zylindrischer, vorn zugespitzter Form eine beträchtliche Länge.

Haben diese Geschosse nicht die genügende Führung im Rohre, so überschlagen sie sich entweder im Fluge fortwährend, oder sie fliegen jedenfalls nicht genau mit der Spitze nach vorn und verlieren damit an Trefffähigkeit. Wenn sie aber dann auch zufällig das Ziel treffen sollten, so treffen sie es nicht mit der Spitze, und da in der Spitze der Zündapparat liegt, der die innere Sprengladung zum Explodieren bringt, so explodieren sie vielfach dann nicht und richten keinen oder nur geringen Schaden an, außerdem haben sie so natürlich keine Durchschlagkraft. Im russisch-japanischen Kriege sahen die Russen, wie die großen japanischen Granaten wie dicke Stöcke, sich immer überschlagend, durch die Luft wirbelten und häufig so ganz wirkungslos blieben. Das kam daher, weil auf den japanischen Schiffen die Geschütze aus englischen Fabriken stammten und von mangelhafter Konstruktion waren: im Verlaufe des Krieges hatten sich diese Rohre innen geweitet, die Geschosse erhielten deshalb nicht mehr die nötige Führung und damit auch nicht mehr die Drehung durch den Drall, und so gingen sie vielfach vorbei, oder sie explodierten nicht am Ziel, noch durchschlugen sie den Panzer. Man sieht hieraus, daß die innere Einrichtung des Geschützrohres nicht nur von bedeutender, sondern geradezu von höchster Wichtigkeit ist, denn das beste Geschütz ist nichts wert, wenn man mit ihm nicht oder unsicher trifft.

Die Zahl der Züge in einem Geschützrohre großen Kalibers ist eine sehr hohe, sie werden mittelst einer sehr sinnreichen Schneidemaschine mit mathematischer Genauigkeit und Sauberkeit in das Rohrinnere eingeschnitten. Wir brauchten das Wort „Kaliber“. Kaliber bedeutet den Durchmesser der Seele des Rohres, und zwar von Feld zu Feld gemessen. Liest man aber die Bezeichnung, daß ein Rohr soundso viele Kaliber lang sei, beispielsweise fünfzig Kaliber, so bedeutet das immer das eigene Kaliber des Geschützrohres; habe ich also ein Geschützrohr von dreißig Zentimeter Kaliber, und dieses Rohr besitzt fünfzig Kaliber Länge, so bedeutet es in Zahlen ausgedrückt: fünfzig mal dreißig Zentimeter, macht fünfzehnhundert Zentimeter oder fünfzehn Meter. Die inneren Wände des Rohres nennt man, wie wir schon erwähnten, die Seelenwände und eine gedachte Mittelachse die Seelenachse.

Nachdem das Rohrinnere also hergestellt worden ist, bleibt noch sehr viel zu tun, bis das Rohr fertig genannt werden kann, und zwar aus folgendem Grunde. Der Gasdruck, und dadurch die Anstrengung des Rohrmaterials, ist bei den heutigen Ladungen ganz ungeheuer groß.



Wenn man die Wände des Geschützrohres auch noch so dick machte, so würden sie diesem Druck und dieser Anstrengung doch nicht gewachsen sein können, sondern sich erst weiten und dann zerpringen. In dieser Überlegung ist nun Krupp seinerzeit auf den folgenden scharfsinnigen Gedanken gekommen. Er macht das eigentliche Rohr nur von verhältnismäßig geringer Wandstärke. Ist es innen und außen fertig, so zieht er aber darüber ein System von sogenannten Mänteln und Ringen, die ebenfalls aus Geschützstahl sind. Sie werden in glühendem Zustande übergezogen und schrumpfen, während sie abkühlen, zusammen, drücken also von allen Seiten auf das innere Rohr, das sogenannte Kernrohr oder Seelenrohr. Dieser sehr starke Druck von außen erhöht die Haltbarkeit des Rohres gegen den beim Schusse von innen kommenden Gasdruck ganz gewaltig, aber nicht nur das, sondern er gibt diesem System von Ringen und Rohren eine beispiellose Festigkeit und Elastizität. Man nennt solche Rohre: Rohre nach der Kruppschen Mantel- und Ringkonstruktion. Weil nun hinten im Rohre, wo die Ladung beim Schusse explodiert, der Gasdruck am stärksten ist, so sind da auch die Ringlagen am stärksten und am zahlreichsten. Wer einmal ein schweres Geschütz zu sehen bekommt, wird bemerken, daß das hintere Ende des Rohres, von außen betrachtet, viel dicker ist, als die Mündung.

Wir kommen nun zu einem sehr wichtigen Teile des Geschützrohres, nämlich zum Verschlusse. Einen Verschuß muß das Rohr haben, weil es nicht mehr Vorderlader, sondern Hinterlader ist. Der Verschuß muß sehr stark sein und dabei sehr schnell zu öffnen und sehr schnell zu schließen, damit man rasch feuern kann. Der Verschuß eines großen modernen Geschützes besteht der Hauptsache nach in einem schweren, massiven Stahlblocke, an dem aber allerhand sinnreiche Einrichtungen angebracht sind zum Öffnen, zum Schließen und zur sorgfältigen Abdichtung gegen das Rohrinne, damit beim Schuß keine Pulvergase nach hinten herauschlagen. Der Verschuß wird quer in den hinteren Teil des Rohres, das sogenannte Bodenstück, wie ein gewaltiger Riegel, hineingeschoben, und gleich nach dem Schusse geöffnet, damit das Laden beginnen kann. Verschiedene andere große Marinen besitzen ein anderes Verschußsystem, haben aber vielfach wenig Glück damit gehabt. Wenn man, besonders in Frankreich, häufig von Geschützungsunfällen gehört hat, so kam das auch oft genug davon, daß der Verschuß in der Eile nicht ordentlich geschlossen war. Bei dem deutschen Verschußsystem kann das kaum vorkommen.

So wäre nun das Geschützrohr annähernd fertig, und wir sehen schon aus dieser kurzen Beschreibung, wieviel Arbeit, Sorgfalt, ja Kunst nötig ist, um ein solches Rohr herzustellen. Das wird noch deutlicher, wenn man sich die riesigen Dimensionen vergegenwärtigt. Ein Rohr von dreißig Zentimeter Kaliber und fünfzig Kaliber Länge wäre schon fünfzehn Meter lang. Neuerdings werden die Rohre nun noch größer und länger. Was für Gewichte da in Betracht kommen, zeigt die Zahl, daß ein Krupp'sches 30,5 Zentimeterrohr von fünfzig Kaliber Länge beinahe 48000 kg wiegt, und das Geschöß, welches dieses Riesenrohr verfeuert, wiegt 390 kg, während die Geschützladung, die durch ihre Entzündung und Vergasung das Geschöß aus dem Rohre treibt, 162 kg wiegt. Wenn man nahe der Mündung dieses Geschützes eine Stahlplatte von reichlich einem Meter Dicke aufstellte, so würde das Geschöß sie glatt durchschlagen. Je weiter von der Mündung, desto geringer ist natürlich die Durchschlagsfähigkeit, weil der Widerstand der Luft allmählich verzögernd auf die Fluggeschwindigkeit des Geschößes einwirkt. Je schwerer das Geschöß ist, desto länger behält es seine Fluggeschwindigkeit und hohe Durchschlagskraft bei.

Mit dem Geschützrohr allein kann man nun allerdings auf dem Schiffe nichts anfangen, sondern man braucht dazu, um es in der richtigen Weise zu lagern, einen Unterbau, den man Lafette nennt. Diese Lafetten sind, je nach dem Kaliber und der Modernität, sehr verschiedener Art. Bei schweren Geschützen, und die bilden heute bei weitem die Hauptsache auf den großen Schiffen, stehen die Geschütze mit ihren Lafetten in Panzertürmen, und die Lafetten sind fest in diese Türme eingebaut, ja, mit ihnen zu einem Ganzen verbunden. Der Hauptzweck der Lafette ist, das Geschütz in zwei Drehzapfen, die am Rohre angebracht sind, so zu lagern, daß es mit der Mündung, je nach der Schußentfernung, gehoben oder gesenkt werden kann. Außerdem kommt aber noch etwas sehr Wichtiges in Betracht. Wie man bei jeder Flinte merkt, gibt die Entzündung der Ladung beim Schusse einen Rückstoß, der um so stärker ist, je größer die Ladung. Bei den ungeheuren Ladungen der modernen Geschütze ist die Kraft des Rückstoßes eine so gewaltige, daß sie auch die stärksten Stahl- und Eisenverbände kurz und klein brechen würde, wenn man ihr einen absoluten, starren Widerstand entgegenzusetzen versuchen wollte. Deshalb fängt man diese Rückstoßkraft durch eine Bremse auf, welche dem Rohre gestattet, ein Stück nach dem Schusse zurückzugleiten und allmählich zum Stehen zu kommen. Dies sind

sogenannte Flüssigkeitsbremsen, indem eine Flüssigkeit dazu verwendet wird, den allmählich sich verstärkenden Gegendruck gegen den Rücklauf herzustellen. Die Technik ist zu einer solchen Vollkommenheit gelangt, daß man einen Rückstoß überhaupt gar nicht mehr merkt, sondern nur ein sanftes, leichtes Zurückgleiten des Rohres mit dem Oberteil der Lafette auf dem unteren Teile, wie ein Schlitten auf der Schneefläche. Freilich, äußerst festes Material und denkbar akkurate Arbeit sind un-



Arthur Renard, Kiel.

Schnelladegeschütz auf einem alten Schulschiff.

bedingtes Erfordernis. Das ist ohne weiteres klar, wenn man bedenkt, wie riesige Gewichte aufeinanderliegen und sich, ohne daß irgend etwas bricht oder sich verbiegt, aufeinander bewegen sollen. Dazu kommen die schon verschiedentlich erwähnten Einrichtungen zum Laden, zum Schließen des Geschützrohres, zum Drehen des Turmes mit Lafette und Rohr, um dem Geschützrohre beim Schießen immer schnell die gewünschte Seitenrichtung zu geben. Auf den deutschen Kriegsschiffen stehen immer zwei schwere Geschütze in einem und demselben Turme, in manchen anderen Marinen je drei, und die Franzosen wollen neuerdings sogar vier

schwere Geschütze im selben Turme aufstellen. Das günstigste wäre immer, wenn man für jedes Geschütz einen besonderen Turm baute, aber das kostet zuviel Gewicht und Platz, und so muß man sich damit begnügen, für je zwei Geschütze einen Turm zu haben. Der Turm ragt über das Oberdeck hinaus, und seine senkrechten, stark gepanzerten Wände gehen so weit nach unten in das Schiff hinein, bis der starke Teil des äußeren Schiffsgürtelpanzers anfängt. Panzerte man nur den oberen Teil des Turmes, so könnten feindliche Geschosse seinen unteren Teil da zerstören, wo er durch den äußeren Gürtelpanzer des Schiffes noch nicht geschützt ist. Es ist interessant und bezeichnend, daß die Herstellung der schweren Geschütze mit diesen ihren Unterbauten oder Lafetten ebenso lange Zeit in Anspruch nimmt, wie die Herstellung des ganzen Schiffskörpers mit Maschinen, Kesseln und Panzerplatten. In England, wo man ein großes Schiff innerhalb eines Zeitraumes von reichlich zwei Jahren herstellt, dauert die Herstellung der Geschütze und ihrer Unterbauten sogar länger als die Herstellung des Schiffskörpers, und die Folge ist, daß die britische Admiralität der Geschützfabrik ungefähr ein halbes Jahr vorher schon den Auftrag zur Herstellung der Geschütze und Lafetten geben muß, bevor die Schiffbauwerft anfängt den Rumpf zu bauen. Fragt man, wie das kommt, so ist die Antwort: die Arbeit ist eine so große, kunstvolle und genaue, daß man sie nicht überstürzen darf. Andererseits können an einer einzigen Lafette, an einem einzigen Geschützrohr nur eine ganz bestimmte und beschränkte Anzahl von Maschinen und Menschen arbeiten.

Die modernen Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer haben, wie in einem anderen Abschnitte gezeigt wurde, acht bis zwölf schwere Geschütze. Wenn nun drei Schiffe jährlich auf Stapel gelegt werden, so würde das bedeuten, daß die Geschützfabrik jährlich sechsunddreißig dieser gewaltigen Kanonen mit ihren Unterbauten und Türmen in Angriff zu nehmen hätte. Dazu kommt noch die Notwendigkeit, einige Reserverohre zu haben, für den Fall, daß das eine oder andere Rohr unbrauchbar wird, also sofort und schnell ersetzt werden müßte. Unsere Krupp'schen Geschützrohre sind aber so ausgezeichnet gebaut und können eine so große Zahl von Schüssen hintereinander feuern, ohne daß sie minderwertig oder gar unbrauchbar werden, daß wir in Deutschland viel weniger auf das Vorhandensein von Reserverohren angewiesen sind, als andere Marinen, zumal diejenigen, welche ihre Geschützrohre nach der britischen Konstruktion herstellen.

Wie wir schon verschiedentlich gesehen haben, bilden die sogenannten schweren Geschütze auf den großen Schiffen, nach Zahl und Art, durchaus die Hauptsache. Man unterscheidet in unserer Marine allgemein als Klassen: die schwere, die mittlere und die leichte Artillerie. Die leichte geht bis ungefähr zehn Zentimeter Kaliber einschließlich, die mittlere bis ungefähr zwanzig Zentimeter Kaliber; darüber hinaus bis zur obersten Grenze bezeichnet man die Geschütze als schweren Kalibers. Wir erwähnen diese Unterscheidungen nur, weil sie sehr häufig in den Zeitungen erörtert werden. Man darf sich in der Wirklichkeit aber nicht allzusehr an die Zahlen halten, denn vieles, was z. B. früher als mittlere Artillerie galt, wird jetzt zur leichten gerechnet, und bei Geschützen, deren Kaliber vor noch nicht langen Jahren unbedingt zur schweren Artillerie gerechnet wurde, könnte man heute sehr zweifelhaft sein, ob es nicht eher in die Kategorie der mittleren Artillerie fällt. Eher ist es schon möglich, diese Unterscheidungen nach den Verwendungszwecken zu machen.

Auch in der Flotte gilt das Sprichwort durchaus, daß man nicht mit Kanonen auf Spazien schießen soll, also marinemäßig ausgedrückt, daß man kein schwereres Geschütz jeweilig verwenden darf, als wie es zur Vernichtung des Gegners notwendig ist. Wenn ein Schiff von Torpedobootten angegriffen wird, so wird es deshalb seine schweren Geschütze nicht laden und abfeuern, sondern leichte und mittlere. Früher brauchte man nur leichte Geschütze gegen Torpedoboote, heute aber sind die Torpedoboote sehr viel größer und widerstandsfähiger geworden, außerdem feuern sie ihre Torpedos mit Treffsicherheit schon aus acht bis zehn Kilometer Entfernung. Wenn also ein großes Schiff feindliche Torpedoboote gesichtet hat und sie unschädlich machen will, bevor sie ihre Torpedos abgeschossen haben, so muß es bereits auf riesige Entfernungen anfangen zu feuern, und auf diese haben die ganz leichten Geschütze, bzw. ihre Geschosse, weder genügende Treffsicherheit noch Sprengwirkung. Man würde da also nicht — wie auf geringe Entfernungen — das zehn Zentimeter Geschütz verwenden, sondern ein solches von fünfzehn Zentimeter Kaliber. Auf nahe Entfernungen dagegen feuert man auf solche leichten Ziele natürlich auch mit leichten Kalibern und mit den 3,7 Zentimeter Maschinenkanonen, die automatisch laden und feuern und bei Schnellfeuer mehrere hundert Schuß in der Minute abgeben können. Auch die kleinen Kreuzer der deutschen Marine sind nur mit 10,5 Zentimeter Geschützen ausgerüstet, die Torpedoboote selbst nur mit zwei 8,8 Zentimeter Kanonen, weil sie, wie wir an anderer Stelle erörtert haben, als Haupt-

waffe den Torpedo führen und Artilleriekämpfen soweit und solange wie möglich ausweichen müssen.

Auf den großen Linienschiffen unterschied man früher alle drei Artillerieklassen: die schwere, die mittlere, die leichte. Dann kam jene vielgenannte Dreadnoughtperiode, und diese verdrängte in England zunächst die mittlere Artillerie vollkommen. Die Dreadnought selbst führt nur schwere Geschütze, außerdem ein paar ganz leichte, die aber auch Torpedobooten gegenüber kaum mit Vorteil verwandt werden können. Man glaubte damals eben in England, daß man ohne eine mittlere und eine kräftige leichte Artillerie auskommen könne. In Deutschland war man vorsichtiger. Die ersten deutschen Dreadnoughts, die Nassauklasse schon, erhielten außer einer gewaltigen schweren Artillerie, die erheblich stärker ist als die der Dreadnought und ihrer nächsten Nachfolger, eine kräftige, durch Panzer wohlgeschützte Mittelartillerie von fünfzehn Zentimeter Kaliber, dazu noch leichte Kanonen. Die deutsche Marineverwaltung hatte ohne weiteres begriffen, daß auch eine Dreadnought ohne mittlere Artillerie leichten feindlichen Schiffen, zumal Torpedofahrzeugen, in einem sehr unangenehmen Zustande der Wehrlosigkeit gegenüberstehen würde. Man denke sich einmal die Lage eines solchen Schiffes aus, das plötzlich durch einen Schwarm von Torpedobooten angegriffen würde. Sie sind zu weit fort, als daß man sie mit den leichtkalibrigen Kanonen tödlich treffen könnte, und mit 30,5 Zentimeter Geschützen auf diese schnellen und kleinen Fahrzeuge zu schießen, würde nach jeder Richtung hin ein militärisch schlechtes Geschäft sein, außerdem nußt jeder Schuß ein solches schweres Kanonenrohr englischer Konstruktion zu einem nicht unbeträchtlichen Teile ab, und schließlich ist der Vorrat an schweren Granaten auch nicht so überaus groß, daß man gerade für richtig halten könnte, sie auf Torpedoboote zu verschießen. Nachher haben die Engländer denn auch den Fehler eingesehen und auf ihren neueren Schiffen auch mittlere Kaliber wieder eingeführt. Nach der deutschen Auffassung haben nun die mittleren Kaliber nicht nur gegen Torpedoboote und kleine Kreuzer besonderen Wert, sondern auch gegen große Schiffe. Deren Panzer können sie freilich auf moderne Schußentfernungen nicht durchschlagen, sie sollen das auch gar nicht. Bekanntlich sind aber lange nicht alle Teile der Linienschiffe und Schlachtkreuzer stark gepanzert, schon aus dem einfachen Grunde nicht, weil das zu schwer wiegen würde. Größere Flächen tragen vielmehr keinen Panzer, so z. B. auch die Aufbauten über dem eigentlichen Oberdeck. Diese Aufbauten enthalten Wohnräume,

auf ihnen sind Boote aufgestellt, ferner Signalapparate, Scheinwerfer, die verschiedenen Kommandobrücken, die Kompassse und vieles andere mehr, was nur ganz leicht konstruiert ist, außerdem natürlich die Masten, die Schornsteine, die Ventilatoren usw. Werden diese Dinge und Gegenstände zerstört, so sinkt deswegen das Schiff nicht unter, und die Geschütztürme bleiben unverfehrt, aber es können eine Menge Menschen dabei getötet werden, außerdem Feuersbrunst, Verwirrung und Schrecken entstehen, so daß die Besatzungen schlecht schießen und die Offiziere und Kommandanten ihre Schiffe außer Sicht führen. Zudem verbreiten, wie sich im russisch-japanischen Kriege schon gezeigt hat, die platzende Granaten oft einen übelriechenden, giftigen Dampf, der momentan beinahe betäubt, jedenfalls die Entschlußkraft und Leistungsfähigkeit der in der näheren Umgebung befindlichen Menschen lähmt. Als in der Schlacht von Tsushima des russisch-japanischen Krieges schließlich einige der russischen Linienschiffe sich ergaben, da stellten die Japaner besonders auf dem einen neueren von ihnen fest, daß das Schiff zwar noch manövrierfähig war und keine lebensgefährlichen Verletzungen hatte, daß das Oberdeck aber einem völligen Trümmerhaufen glich. Hier hatten die mittleren und leichten Geschütze der Japaner alle jenen ungepanzerten Oberbauten zusammengeschossen. Ein furchtbares Gewirr von verkrümmten und zerrissenen Eisenblechwänden, von umgeworfenen leichten Geschützen, zersplitterten Booten, gestürzten Bootskränen und Masten lag da zum Knäuel verschlungen und war, was ganz besonders wichtig ist, hier und da auch derart über die schweren Geschütztürme gefallen, daß diese nicht mehr zu drehen waren, teilweise auch nicht mehr feuern konnten. Es war ferner unmöglich, über das Oberdeck von einem Ende des Schiffes nach dem andern oder nach dem Kommandoturme und der Kommandobrücke hinzugelangen. Damals gab es nun freilich noch keine sogenannten Dreadnoughts. Die Linienschiffe jener Zeit führten nur vier schwere Geschütze neben den mittleren und kleinen. Heute liegen die Dinge ja freilich in vielen Punkten anders, aber ebenso wie früher wird die mittlere Artillerie, die mit einem Massenfeuer von Granaten die gegnerischen Schiffe zudeckt, eine sehr wertvolle Hilfe für die Arbeit und die Aufgaben der schweren Artillerie sein, und zwar nicht nur gegen Torpedoboote und leichte Kreuzer, sondern auch gegen die aller-  
schwersten und stärksten Linienschiffe.

Die schwere Artillerie, das versteht sich ja eigentlich von selbst, soll dem gegnerischen Schiffe tödliche Wunden beibringen, das heißt, es

gefechtsunfähig machen. Im wesentlichen gibt es dafür zwei Wege: seine Kessel und Maschinen unbrauchbar zu machen oder es überhaupt in der Wasserlinie zu treffen, so daß viel Wasser in das Innere läuft, oder aber seine schweren Geschütze direkt derartig zu beschädigen, daß sie nicht mehr feuern können. Aus diesen Gründen, wir werden das noch im Kapitel „Panzer“ sehen, sind die schweren Geschütze und die Wasserlinie der Schiffe so stark wie nur immer möglich durch Panzer geschützt. Nun kann man freilich, wie gerade die neuzeitliche Entwicklung der Geschütze gezeigt hat, den Panzer nicht so stark machen, daß auf die gewöhnlichen Schußentfernungen er nicht durchschlagen wird. Jedenfalls trifft das für die bekannten Panzerkonstruktionen zu, natürlich können aber neue Erfindungen das Verhältnis wieder ändern. Es ist also anzunehmen, daß, wenn in einem Zukunftskriege gut geschossen wird, die Geschütze der beiden Flotten einander schweren Schaden zufügen werden. Auf weite Entfernungen kann man aber natürlich nicht auf ganz bestimmte Teile des Schiffes zielen, sondern man zielt einfach auf das Schiff und ist froh, wenn es überhaupt getroffen wird.

Hier müssen einige Worte über die Geschosse gesagt werden. Die modernen Geschosse der schweren Geschütze werden, ihrer Art und Konstruktion nach, in allen größeren Marinen sorgfältig geheim gehalten. Man will nicht, daß die anderen wissen, wie sie beschaffen sind. Ungefähr, so kann man sagen, sind die modernen schweren Geschosse folgendermaßen geartet. Zylindrisch geformt mit rundlich zulaufender Spitze und flachem Boden, sind sie aus Stahl gefertigt und von außerordentlicher Stärke, denn sie sollen ja auch den stärksten und härtesten Panzer durchschlagen. Weil sie nun aber, wenn sie ihn durchschlagen, nur ein rundes Loch machen, das kaum größer sein wird, als sie selbst sind, so hat man sie in ihrem Inneren hohl gehalten und mit einer Sprengladung gefüllt. Diese soll erst dann explodieren, wenn das Geschos so weit in den Panzer eingedrungen ist, daß dieser durch die Explosion weit aufgerissen wird; oder aber die Sprengladung muß explodieren, wenn der Panzer ganz durchschlagen ist und das Geschos sich in einem Innenraume des Schiffes befindet. Die Sprengladung reißt das Geschos dann auseinander, zerbricht es in viele Metallstücke, die dann mit ungeheurer Gewalt jedes wie ein besonderes, glühendes Geschos umherfliegen und alles zerschmettern, was sich im Raume befindet, Menschen und Gegenstände. Dazu erfüllt dicker, giftiger Qualm den Raum, und wenn der Treffer dicht über oder unter der Wasserlinie



saß, so rauscht zugleich in Strömen das Wasser in das Lefz hinein. Früher hatte man verschiedene Sorten von Geschossen, nämlich die Granaten einerseits, andererseits die Panzergeschosse oder Stahlgranaten. Diese enthielten keine Sprengladung, sondern sollten lediglich Löcher in den schweren Panzer des gegnerischen Schiffes schlagen. Wie erwähnt, ist ihre Wirkung verhältnismäßig gering, und besonders, wenn sie an einer ungepanzerten Stelle das Schiff trafen, so machten sie nichts weiter als ein rundes Loch und töteten im besten Falle ein paar Menschen. Die Granate, auf der andern Seite, sollte lediglich durch ihre Sprengladung wirken und sonst höchstens auf nähere Entfernungen ganz dünne Panzerstärken durchschlagen. Traf aber eine solche Granate gegen stärkeren Panzer, so durchschlug sie ihn nicht nur nicht, sondern sie explodierte, oder wie der Ausdruck lautet, kreperte an der Außenseite des Panzers: die Sprengstücke flogen, ohne den Panzer zu beschädigen, auseinander und fielen wirkungslos ins Wasser. In der Schlacht ist es nun natürlich nicht möglich, auch auf nähere Entfernungen nicht, sich den Punkt auszusuchen, wo man treffen will, außerdem müßte das Wechseln der Geschosarten gerade im Gefechte sehr umständlich werden. So, und durch andere technische Erwägungen ist man dann, wie es scheint, dazu gekommen, nur eine einzige Geschosart für schwere Geschütze zu konstruieren, nämlich eines, das auch starken Panzer durchschlägt, dabei als Sprenggranate wirkt. Wir Außenstehenden wissen über diese Wirkungen moderner Geschosse nur sehr wenig. Wir müssen warten, wie sie sich im nächsten Kriege zeigen. In den Marinefachkreisen freilich weiß man auch darüber genau Bescheid, und zwar durch praktische Erfahrung. Es ist schon seit vielen Jahren in den größeren Marinen üblich, daß man alte ausrangierte Panzerschiffe beschießt, um die Wirkungen der Geschosse an ihnen festzustellen. Natürlich ist dabei die Gefahr vorhanden, daß diese Schiffe untersinken und man sie dann schon nach wenigen Schüssen nicht mehr benutzen kann. Deshalb werden sie auf sehr flachem Wasser verankert, wo sie leicht wieder gehoben werden können, außerdem füllt man bisweilen ihre ganzen unteren und inneren Räume mit Kork oder anderem Schwimmmaterial. Auch um Panzerplatten oder irgendwelche neuen und versuchten Einrichtungen zu erproben, werden diese Schießversuche benutzt. Dann bringt man an einem bestimmten Teile von ihnen solche Panzerplatten oder Einrichtungen an, beschießt sie auf bestimmte Entfernungen und fährt nachher heran, um genau festzustellen, wie die Schüsse gewirkt haben. Die deutsche Marineverwaltung fordert

jährlich mehrere hunderttausend Mark für solche Versuche. Es liegt auf der Hand, daß sie von außerordentlichem Nutzen sind. Daß sie bei uns aber sorgfältig und zweckmäßig ausgeführt werden, das wissen wir, und darauf kann man sich in jeder Beziehung verlassen. Die Technik ist gerade auf diesen Gebieten in fortwährender Entwicklung begriffen, andererseits kann man natürlich jede neue Erfindung der Technik nicht sofort einführen, denn einzuführen, das bedeutet beispielsweise für die Geschosse, daß alle Geschosse für die ganze Flotte möglichst schnell zwar, aber doch nur nach und nach mit solchen neuen Geschossen oder neuen Sprengladungen versehen würden. Das verursacht natürlich ungeheure Kosten und nimmt außerdem viel Zeit in Anspruch. Deswegen werden derartige Erprobungen von neuen Erfindungen nicht nur für Geschosse, sondern auch für Ladung, für Panzer, für Geschütze, für Torpedos und was es sonst noch geben kann, mit äußerster Sorgfalt und Gründlichkeit betrieben, ehe man sich entschließt, ihnen praktisch weittragende Folge zu geben. Die Geschöß- und Ladungsfabrikation für die Kriegsmarine ist mit der Zeit eine große und umfassende Industrie geworden. Staatliche und private Fabriken sind nebeneinander vorhanden. Natürlich fabriziert Deutschland seinen gesamten Bedarf im eigenen Lande, und diese Industrie steht bei uns auf einer sehr hohen Stufe.

Der Gegenpart, wenn man will auch die Ergänzung, zu Geschütz und Geschöß ist der Panzer. Ist das Geschöß die Angriffswaffe, so ist der Panzer die der Verteidigung. Bringt das Geschütz durch sein wohlgezieltes weittragendes Feuer die Artillerie des Gegners zum Schweigen, so hält der Panzer meines Schiffes die feindlichen Geschosse ab, welche meine Geschütze zum Schweigen bringen wollen. Die Angriffswaffe oder Offensivwaffe ist natürlich die wichtigste und vornehmste aller Waffen, und so rechnet man sie auf dem Linienschiff auch an erster Stelle. Unmittelbar nach ihr folgt aber die Verteidigungswaffe, und diese wird in der Hauptsache durch den Panzer dargestellt.

Wir haben des Panzers schon verschiedentlich Erwähnung getan und bei mehreren Gelegenheiten besonders auch darauf hinweisen müssen, daß die ungeheuere Schwere des Panzers heutzutage unmöglich macht, wie das in den ersten Zeiten des Schiffspanzergebrauches geschah, den ganzen Schiffskörper über Wasser mit Panzer zu umkleiden und so bis zu einem hohen Grade unverwundbar zu machen. Daß die Dicke der Panzerplatten fortwährend steigen mußte, das ist, wie kaum gesagt zu werden braucht, eine Folge der fortwährenden Vervollkommnung der

Durchschlagskraft der Geschütze gewesen. Dazu kommt, daß auch das Panzermaterial an sich mit der Zeit schwerer geworden ist. Ferner stellt man an die Eigenschaften eines modernen Schiffes nach Geschwindigkeit, Kohlenvorrat, Artillerie usw. jetzt viel größere Anforderungen als früher, muß also mehr Gewicht auf sie verwenden, man darf also, will man die Angriffswaffen des Schiffes und die genannten anderen Faktoren auf der Höhe halten, nur einen bestimmten Prozentsatz an Gewicht auf den Panzerschutz verwenden. Nun könnte man freilich ja sagen, daß ein sehr großes Schiff nicht nur absolut, sondern auch verhältnismäßig größere Tragkraft als ein kleineres hat. Beim Panzerschutz aber gerade liegt die Sache ein wenig anders, denn je größer man das Schiff macht, desto größer werden wiederum seine äußeren Seitenflächen, die gepanzert werden müssen, man gewinnt also auch so nicht viel.

Aus allen diesen Erwägungen haben sich in Verbindung mit der Entwicklung der modernen Technik die folgenden Grundsätze ergeben.

Man hält den Rumpf des Schiffes über Wasser niedrig, nicht niedriger natürlich als die Seefähigkeit auch bei schwerem Wetter gestattet. Dieser niedrige Schiffsrumpf wird nach oben durch das Oberdeck begrenzt, aus dem sich die Türme der schweren Geschütze erheben. Die Zahl der Aufbauten auf dem Oberdeck ist nach Möglichkeit verringert oder niedrig gehalten, die vorhandenen Aufbauten sind nicht gepanzert. Über den Panzer der schweren Geschütztürme haben wir an anderer Stelle schon gesprochen. Er hat eine durchschnittliche Dicke von ungefähr 28 Zentimetern, bald mehr, bald weniger. Die Panzerstärken der modernen deutschen Schiffe werden geheim gehalten. Die Geschütztürme selbst macht man so niedrig wie irgend möglich, damit sie nur ein kleines Ziel für das feindliche Feuer bieten. Das läßt sich freilich nicht immer durchführen, weil wegen der Aufstellung der Türme bisweilen nötig ist, den einen so hoch zu machen, daß er über den anderen hinwegfeuern kann. Die Türme selbst sind aus zwei Hauptteilen zusammengesetzt, nämlich dem drehbaren Oberteil, aus dem die beiden Geschützrohre hinausragen, und dem festen Unterteil, der mit dem Inneren des Schiffskörpers starr verbunden ist. Mit dem Oberteile drehen sich die Geschütze nach jeder gewollten Richtung hin. Die Herstellung des Turmpanzers erfordert deswegen besondere Kunstfertigkeit, weil vielfach rundgebogene Platten verwendet werden müssen, und diese herzustellen macht eine schwierige Behandlung nötig, wie sie zuerst nur Krupp auszuführen verstand. Im übrigen macht man diejenigen Teile der Türme, die nicht

rund sind, möglichst als schräge Flächen, denn dann prallen auftreffende Geschosse im spitzen Winkel auf, gleiten vielleicht sogar ab, während, wenn sie in rechtem Winkel auftreffen, ihre Durchschlagskraft bei weitem am größten ist. Die mittleren Geschütze pflegt man ebenfalls in kleineren Türmen, zu je zweien, aufzustellen oder aber, und das ist neuerdings mehr Gebrauch geworden, in einem zusammenhängenden Raume, der durch Seitenpanzer nach außen hin gedeckt ist. Innerlich freilich ist dieser Raum, in dem die mittleren Geschütze stehen, durch dünne Panzerwände geteilt, damit ein einschlagendes Geschöß nicht mehrere Geschütze und Geschützmannschaften zugleich außer Gefecht setzen kann. Eine dritte Aufstellungsart der mittleren Geschütze ist die in sogenannten Einzelkassmatten, d. h. jedes einzelne Geschütz ist in einem kleinen geschlossenen und gepanzerten Raume aufgestellt, und zwar derart, daß es nach außen hin einen möglichst großen Winkel des Horizontes mit seinem Feuer bestreichen kann. Die leichten Geschütze endlich stellt man hinter entsprechend leichtem Panzer auf, schützt sie jedenfalls bei uns durch Panzer, während es noch vor nicht langer Zeit üblich war, diese leichten Kanonen überhaupt schutzlos zu lassen. Als Hauptgrund führte man dafür einmal Gewichtersparnis an, und dann, daß diese leichten Geschütze den Aufwand an Panzerschutz eigentlich nicht wert seien. Das ist zweifellos eine ganz falsche Rechnung, denn entweder man hat die Geschütze überhaupt nicht, oder man hat sie, nimmt man sie aber auf das Schiff, so müssen sie auch geschützt werden, denn das feindliche Feuer vernichtet sie wahllos, ebenso wie andere Teile des Schiffes und seiner Artillerie.

Einige überaus wichtige gepanzerte Teile befinden sich noch hoch über dem Oberdeck des Schiffes: das sind die Kommandotürme. Sie sollen dazu dienen, den Kommandanten, den Mann am Ruder, die sogenannten Kommandoelemente, also die Maschinentelegraphen usw. gegen feindliches Feuer zu schützen. Die Kommandotürme sind somit von sehr geringer Raumfassung und von ganz außerordentlich dickem Panzer. Alle Marinen halten die Konstruktion ihrer Kommandotürme geheim, es ist aber anzunehmen, daß man sie als einzigen Teil des Schiffes so stark panzert, daß auf die gewöhnlichen Schußentfernungen auch schwere Granaten nicht durchschlagen können. Das ist von so ungeheurer Wichtigkeit, daß jeder Aufwand an Panzerung dafür gerechtfertigt ist. Und die Gewichtsfrage kommt deswegen hier nicht in Betracht, weil der Kommandoturm im Vergleiche zum ganzen Schiffe nur einen verschwindenden Teil an Raum und Gewicht darstellt. Wahrscheinlich sind die

Kommandotürme von außen auch so geformt, daß sie nur runde oder schräge Flächen aufweisen, und so gegen auftreffende Geschosse noch größeren Schutz bieten. Im russisch-japanischen Kriege kam es vor, daß eine feindliche Granate den Deckel eines Kommandoturmes traf und ein Stück von ihr in das Innere des Turmes hineinsprang, dort Verwüstungen anrichtete und einen Teil der Besatzung tötete. Seitdem gibt man den Türmen keine vom eigentlichen Turm getrennten Deckel mehr, auch keine Türen mehr, sondern fertigt sie, so sagt man wenigstens, ganz und gar geschlossen. Zugänglich ist der Turm von außen dann nur ganz unten im Schiff, wo der Gürtelpanzer ihn schützt, und man muß im Inneren auf einer Leiter oder vermittels eines Aufzuges erst in die Höhe gelangen. Die einzigen Öffnungen oben sind Schächte, die dem Flottenchef, Geschwaderchef oder Kommandanten, auch dem Rudersmann einen Rundblick gestatten.

Wenn man ein modernes großes Schiff von außen sieht, so fällt der Kommandoturm nur wenig ins Auge, denn er ist umgeben und verdeckt durch die Kommandobrücke, durch die sogenannten Kartenhäuser, in denen die Seekarten liegen usw. Im Gefecht wird der Aufenthalt in diesem engen Raume nicht gerade angenehm sein, und Kommandanten wie Admirale werden sicherlich vorziehen, wenn irgend möglich, sich dem dicksten Geschosregen auszusetzen, wenn sie dafür nur in freier Luft und mit ganz freiem Gesichtsfelde stehen können. Aber es wird immer Umstände geben, die den Befehlshaber zwingen, sich zu Zeiten in den Turm zu begeben, eben weil er befehlen muß, und weil er diese seine Befehle an die Leute zu richten hat, welche neben den betreffenden Apparaten im Kommandoturme stehen müssen. Außer dem Kommandanten und seinen ihn direkt unterstützenden Offizieren muß auch der Artillerieoffizier, oder einer von diesen, in einem geschützten und hohen Orte stehen, also entweder im Kommandoturme oder in einem besonderen Artilleriekommandoturme, wie er in manchen Marinen üblich sein soll. Denn der Artillerieoffizier, der für das Feuer der Türme in jedem Augenblicke seine Weisungen durch Telegraphen oder Telephone zu erteilen hat, muß den Gang der Schlacht immer genau übersehen können. Von seinem Stande aus werden auch die Entfernungen nach den feindlichen Schiffen hin gemessen, denn die braucht man ja ebenfalls in jedem Augenblicke, damit die Kanonen richtig eingestellt werden, ganz besonders, wenn die Entfernungen sehr groß sind. Auch hier können wir in Einzelheiten irgendwelcher Art nicht eingehen, weil diese durchweg geheim gehalten

werden. Das Gesagte gibt aber doch schon eine Idee davon, wie außerordentlich schwierig und kompliziert die Dinge auf einem großen Panzerschiffe liegen, besonders im Getöse einer Seeschlacht.

Der eigentliche Körper oder Rumpf des Schiffes muß, wie vorher erwähnt wurde, vor allem an den Teilen gepanzert werden, deren Verletzung am gefährlichsten für das Schiff sein würde. Am schlimmsten ist es, wie ohne weiteres einleuchtet, wenn das Schiff da ein Loch erhält, wo das Wasser ohne weiteres durch dieses Loch in das Innere einströmen würde. Das ist die sogenannte Wasserlinie, also die Linie, bis zu der das Schiff in das Wasser einsinkt. Die Höhe dieser Linie, am Schiffsrumpfe gemessen, ist nun nicht immer die gleiche, sondern sie wechselt, je nach der Belastung, anders ausgedrückt, nach dem Tiefgange des Schiffes. Je größer der Tiefgang, desto höher schiebt sich die Wasserlinie am Schiffskörper empor, desto tiefer ist das Schiff in das Wasser eingetaucht. Im russisch-japanischen Kriege ereignete sich der folgende, sehr bezeichnende Vorgang. Nicht lange vor der entscheidenden Schlacht von Tsushima hatte der russische Admiral seine Schiffe so viel Kohlen nehmen lassen, wie sie in ihren Gesamträumen nur irgend unterbringen konnten, weit über das eigentlich nach den Konstruktionsplänen für Kohlenfassung bestimmte Maß hinaus. Die Folge war, daß die Schiffe einen anormal großen Tiefgang bekamen und die Wasserlinie sich so weit nach oben hinauff hob, daß sie über dem Panzergürtel lag, das Schiff also tatsächlich in seiner wirklichen Wasserlinie nicht den geringsten Schutz hatte. In der Schlacht zeigten sich fürchterliche Folgen dieser Achtlosigkeit. Selbst die kleinen und mittleren Geschosse der Japaner konnten nun in der ungepanzerten Wasserlinie die Schiffshaut ohne weiteres durchschlagen, es wurden ihnen furchtbare Verletzungen auf diese Weise zugefügt. Die Lehre, welche daraus zu ziehen ist, wäre hauptsächlich, daß das Schiff niemals so belastet werden darf, daß der Panzergürtel auch nur annähernd mit seinem oberen Rande unter der Wasseroberfläche zu verschwinden beginnt. Auf der andern Seite hat der Konstrukteur die Lehre daraus gezogen, daß der Panzergürtel breiter gehalten werden muß, als das früher Gebrauch war. Vor der Schlacht von Tsushima und vor der Dreadnoughtepoche betrug die Breite des Panzers, welcher die Linienschiffe in ihrer Wasserlinie wie ein Gürtel umgab, nur wenige Meter. In der Mitte dieses Streifens lag bei normaler Belastung des Schiffes die Wasserlinie, und man nahm an, daß sie auch bei Änderungen des Tiefganges genügend geschützt sei. Heute wird dieser

Panzerstreifen sehr viel breiter gehalten, ja, er setzt sich wenn schon in abnehmender Stärke, bis zum Oberdeck nach oben fort. Aber nicht nur nach oben, sondern auch nach unten muß man die Erwägungen lenken. Denkt man sich, daß der Tiefgang des Schiffes äußerst gering ist, z. B. wenn es annähernd alle seine Kohlen verbraucht hat und dann in die Schlacht gehen muß. Denkt man sich weiter, daß in diesem Zustande schwere See läuft und das Schiff stark nach den Seiten arbeitet, „schlingert“, wie der Seemann sagt, dann kann es vorkommen, daß der Panzergürtel völlig aus dem Wasser heraustritt und in diesem Augenblick feindliche Schüsse den ungegeschützten Schiffsrumpf treffen und durchschlagen. In einem solchen unglücklichen Augenblicke könnte das Schiff eine tödliche Wunde erhalten. Das Umgekehrte konnte eintreten und trat bei Tsusjima ein, wenn die andere Seite des Schiffes beim Schlingern so tief in das Wasser eintauchte, daß die obere Kante des Panzergürtels unter Wasser verschwand. Nun mußte sich diese ja freilich gleich nachher wieder nach oben heben, aber der immer wiederkehrende Augenblick des Sichsenkens beim Schlingern mußte jedesmal durch das Schußloch wieder Wasser einströmen lassen. Die einfache Schlußfolgerung ist also, daß der Panzergürtel breit oder vielmehr hoch genug sein muß, um derartiges unter keinen Umständen eintreten zu lassen, selbst auf die Gefahr hin, die Panzerstärke durchschnittlich etwas geringer zu machen, damit das Gewicht nicht gar zu groß wird. Nun haben wir allerdings vorher festgestellt, daß die Geschosse der schweren modernen Geschütze auf die bisher meist üblichen Entfernungen jede vorhandene Panzerstärke durchschlagen. Man könnte sich also fragen, was denn die Panzerung überhaupt nützt. Darauf ist zu erwidern: daß im Kriege die Wirkung der Geschosse im allgemeinen geringer sein wird, als auf dem Schießplatze, wo die Geschütze und Panzerplatten erprobt werden, denn da treffen sie senkrecht auf die Platte, im Kriege dagegen in den wenigsten Fällen, und diese Abschwächung der Durchschlagskraft wird auch durch die modernen Kappen, die man den Geschößspitzen aufsetzt, kaum aufgehoben werden.

Nach oben schließt sich an den Gürtelpanzerstreifen meist ein etwas schwächerer Panzer, „plattengang“ an und an diesen unter Umständen noch ein dritter, ja nach der Höhe und Bauart des Schiffes. Das Wichtigste bleibt aber natürlich der Wasserlinien- oder Gürtelpanzer, und man legt in Deutschland ganz besonderen Wert darauf, ihn um die ganze Länge des Schiffes herumzuführen, während in anderen Marinen die Schiffsenden bisweilen durch Gürtelpanzer nicht gedeckt werden, damit

man so Gewicht sparen kann. Die Stärken des Gürtelpanzers sind meistens nicht ganz gleich an den verschiedenen Punkten des Schiffes, sondern auf den mittleren zwei Dritteln der Schiffslänge am dicksten, weil dort die Maschinen und Kessel, das „lebende Werk“, liegen, deren Beschädigung das Schiff meistens sofort lahmlegt. Nach den Schiffsenden zu wird dann die Panzerung etwas dünner.

Unmittelbar mit dem Gürtelpanzer in Verbindung ist das Panzerdeck, oder bei Schiffen einiger Marinen die Panzerdecks. Das Panzerdeck bezweckt, die unteren Teile der Schiffsräume gegen Granaten und Granatsplitter zu schützen, die von oben oder schräg von oben kommen können und in erster Linie wiederum die Maschinen und Kessel verletzen würden. Das Panzerdeck schließt sich häufig an die Unterkante des Gürtelpanzers an und wölbt sich dann entweder mit einer gewissen Rundung oder mit dachförmigen Abschrägungen an der Seite, ungefähr in Höhe der Wasserlinie, über das Schiffsinne herüber. Gerade in solchen Fällen, wo, wie wir erwähnten, bei starkem Seegang das Schiff sich nach den Seiten überlegt, ist das Panzerdeck als Abwehr feindlicher Geschosse und Granatsplitter von hoher Bedeutung. Seine Stärke ist aber verhältnismäßig gering, zumal ein senkrechtcs Auftreffen feindlicher Geschosse zu den größten Unwahrscheinlichkeiten gehört. Ob die Dervollkommnung der Luftfahrzeuge und die Möglichkeit, daß sie Sprengkörper auf die Decks der Schiffe werfen, eine Verstärkung und andere Anordnung der Panzerdecks herbeiführen wird, läßt sich zur Stunde noch nicht genau sagen. Man kann es aber für wahrscheinlich halten.

Die Panzerung der Außenwände des Schiffes und das Panzerdeck bildet den Hauptteil der Schiffspanzerung, abgesehen natürlich von den Türmen der Geschütze und dem Kommandoturme. Es wäre aber ein Irrtum zu glauben, daß man damit die ganze Panzerung erwähnt hätte. Ein äußerst wichtiger Teil fehlt noch, nämlich die sogenannte Innenpanzerung. Bei der Schilderung der Geschütaufstellung wurde bereits gesagt, daß die mittleren Geschütze, so weit sie in einem größeren Raume ständen, durch dünne Panzerwände voneinander getrennt würden. Diese bilden einen Teil der Innenpanzerung des Schiffes. Der Grundgedanke ist, daß man durch das ganze Schiff hindurch getrennte Räume herstellt, und zwar in dem Sinne getrennt, daß eine in den einen Raum einschlagende und dort krepierende Granate den anderen Raum unbeschädigt läßt. Diese Panzerwände, oder, wie eine Kategorie von ihnen genannt wird, Splitterschotten, müssen also stark genug sein, um nicht



von fliegenden Splintern gleich durchschlagen zu werden. Neben diesen dünneren Wänden sind auch noch dicke vorhanden, die entweder als glatte Querwand oder in Form einer gebrochenen Linie die eine Seite des Schiffes mit der anderen verbinden. Sie schließen sich häufig an die Türme an, welche an den Enden des Schiffes stehen. Einen neuen Teil der Innenpanzerung des Schiffes bildet die sogenannte Unterwasserpanzerung. Ihr Zweck ist, zu verhindern, daß Verletzungen durch Torpedos oder Minen dem Schiffe lebensgefährlich werden. über die Anordnung dieser Unterwasserpanzerung wird in allen Marinen strenges Geheimnis beobachtet. Anzunehmen ist, daß eine oder mehrere innere Wände des Schiffes leicht gepanzert sind. Die Außenwand und den eigentlichen Boden des Schiffes zu panzern wäre deshalb nicht richtig, weil eine Mine oder ein Torpedo eine solche, auch wenn sie sehr stark gepanzert wäre, unter allen Umständen durchschlüge und zerrisse, da sie sie direkt berührten. Explodieren sie aber durch Berührung an der äußeren ungepanzerten Wand, und befinden sich in einigem Abstände innen eine oder mehrere Panzerwände, so wird die weitere Gewalt und die zerstörende Kraft der explodierten Gase gebrochen und in hohem Grade abgeschwächt. Das haben Versuche erwiesen. Die schlimme Kehrseite einer solchen Unterwasserpanzerung bildet wieder die außerordentliche Gewichtszunahme. Man hat deswegen, wie es scheint, alle möglichen Arten versucht und ist vielfach der Ansicht, daß eine besonders sorgfältige und nur ganz kleine Räume lassende Zelleinteilung des ganzen Unterschliffes vorteilhafter ist, als ein tatsächlicher Unterwasserpanzer, zum mindesten wird aber beides miteinander kombiniert, man gibt also dem Schiffe vielleicht eine Panzerwand unter Wasser und außerdem eine besonders sorgfältige Zelleinteilung.

Man sieht aus allem, ein wie kompliziertes Ding ein modernes großes Kampfschiff ist und mit wie vielen Gesichtspunkten, Umständen und Schwierigkeiten der Erbauer rechnen muß, damit kein Teil zu kurz kommt und andererseits keiner mehr berücksichtigt wird, als unbedingt nötig ist.

Die Herstellung der Panzerplatten ist heutzutage eine wirkliche Kunst. Es ist das Bestreben der Fabrikation, bei uns ist es Krupp, wie bei den Geschützen, die Panzerplatte so widerstandsfähig wie irgend möglich gegen das Eindringen feindlicher Geschosse zu machen. Man hat gefunden, daß dies am besten erreicht wird, wenn man die Fläche der Platte, die nach ihrer Anbringung am Schiffskörper die Außenseite

bildet, so hart wie möglich macht, glashart. Je härter sie ist, desto leichter zerbricht das auftreffende Geschöß oder wird mit seiner Spitze verbogen. Wenn man nun die Platte in ihrer ganzen Dicke so hart machte wie die an der Oberfläche, so würde sie nicht nur hart sein, sondern auch sehr spröde und bei dem gewaltigen Stoße eines auftreffenden Geschößes ebenso in Stücke springen wie Gußeisen, auf das man mit dem Hammer schlägt. Deshalb läßt man die Härte einer Panzerplatte im Inneren, von der Außenfläche an gerechnet, abnehmen und sorgt dafür, daß sie anstatt der Härte Festigkeit, Zähigkeit und Elastizität erhält. Die größte Kunst der Fabrikation liegt in der Abstufung dieser Eigenschaften innerhalb derselben Platte. Die Kruppsche Fabrikation soll bis jetzt die besten Ergebnisse zeitigen, besonders auch insofern, als die Kruppschen Platten im Inneren niemals schlechte Stellen haben und keine Ungleichmäßigkeiten aufweisen.

Die Herstellung einer Panzerplatte geschieht ungefähr in der folgenden Weise. Aus bestem, besonders zubereitetem Stahl wird ein dicker Block gegossen. Aus der Gießgrube herausgehoben, kommt er in die Panzerplattenwalze hinein und wird dort in glühendem Zustande so lange gewalzt, bis die erforderliche Dicke hergestellt worden ist. Während des Walzens wird durch allerhand chemische Zusätze die Oberfläche der Platte besonders gehärtet. Nachher werden mittelst besonderer Maschinen die Platten so zugeschnitten, wie es ihre Anpassung an die Schiffswände in jedem Falle erfordert. Die Befestigung der Panzerplatten am Schiffskörper erfolgt mittelst mächtiger Schraubbolzen. Sie ist natürlich ganz besonders wichtig, denn die stärkste Platte würde nichts helfen, wenn durch die Stöße beim Auftreffen der Geschöße die Befestigungsbolzen brächen und die Platte abfiere. Deshalb wendet man gerade der Befestigung besondere Sorgfalt zu. Die Schiffswände sind an den Stellen, wo der Panzer angebracht werden soll, etwas nach innen eingezogen, damit nach Auflegung des Panzers die ganze Schiffswand eine glatte Fläche bildet und man nicht sieht, wo die Panzerung anfängt und aufhört. Zur leichteren Anpassung und auch zur Verstärkung des Widerstandes werden die Panzerplatten nicht auf die stählerne Schiffshaut, sondern auf eine dicke Hinterlage von hartem, starkem Holze aufgepaßt und angeschraubt. Diese Hinterlage hat auch den Vorteil, daß man die Stahlplatten ganz genau aufpassen kann, indem man an der Holzhinterlage wegschneidet oder hobelt, bis die beiden Flächen einander ganz genau überall decken und berühren. Ist das nämlich nicht der Fall, so kann

jeder Stoß, der auf die Panzerplatte erfolgt, die Platte etwas bewegen, verkanten oder verschieben, und dadurch den Bruch der Befestigungsbolzen herbeiführen. Man muß gerade in derartigen Punkten auch das scheinbar kleinste berücksichtigen, denn die Folgen sind groß und schwerwiegend. Ferner hat die Hinterlage noch den Vorzug, daß sie gewissermaßen ein wenn auch sehr hartes, so doch elastisches Kissen bildet.

Praktische, also Kriegserfahrungen mit Panzer hat man sehr wenig, denn auch im russisch-japanischen Kriege ist nur eine verhältnismäßig sehr geringe Anzahl von Panzertreffern festzustellen gewesen. Man wird auch auf diesem Gebiete im nächsten großen Kriege zweifelsohne noch Überraschungen erleben. Auf welchen Gebieten der Marine und der Flotte freilich wird man keine Überraschungen erleben? Wahrscheinlich werden sie überall eintreten, denn trotz aller Friedensübungen und Friedensversuche, trotz des Bestrebens, alles auf das kriegsmäßigste herzustellen, — der Krieg bringt doch immer Neues. Technisch wie militärisch kann eben nur das geleistet werden, was auf Grund fremder Kriegserfahrungen zu leisten ist. Eigene Kriegserfahrung läßt sich durch nichts anderes ersetzen.

Es liegt nach dem Gesagten ohne weiteres auf der Hand, daß ein Schiffskörper, der mit so ungeheuren Gewichten außen und innen belastet wird, ganz außerordentlich stark in allen seinen Verbänden gebaut sein muß. Ist das nicht in genügendem Maße der Fall, so kann es vorkommen, daß der ganze Schiffskörper sich verbiegt und dann schon nach ganz kurzer Zeit unbrauchbar wird. Um das schwere Panzerkleid tragen zu können, ist ein starker Knochenbau notwendig. Da ist man nun freilich in der glücklichen Lage, daß immer bessere Methoden erfunden werden, um einen guten Schiffbaustahl herzustellen, ebenso wie das ja auch vom Panzer selbst gilt: je widerstandsfähiger das Material ist, desto geringer braucht die Dicke der Platte zu sein.

## Das Kriegsschiff und seine Besatzung.

Das Schiff ist eine Welt für sich, in viel höherem Maße, als die Kaserne am Lande, denn das Kriegsschiff ist nicht nur die Wohnung, sondern auch die Waffe für seine Besatzung, es ist beweglich auf dem unbewohnbaren und unbetretbaren Wasser, und auch als Wohnung unterscheidet es sich insofern von der Kaserne, als Kommandant und alle Offiziere auf dem Schiffe mit den Mannschaften auf das engste zusammenwohnen.

In der deutschen Kriegsflotte besteht die allgemeine Dienstpflicht, und zwar ist diese von dreijähriger Dauer, im Gegensatz zur zweijährigen der Infanterie. Innerhalb dieser drei Jahre soll jeder Mann, sobald wie irgend möglich, vollständig mit allen Anforderungen des Dienstes vertraut sein und „seinen Mann“ in jeder Beziehung stehen können. In früheren Jahrzehnten war das erheblich leichter als heute, denn einmal war die deutsche Flotte sehr klein, dann war die Einrichtung der damaligen Schiffe viel einfacher, und schließlich konnte man beinahe den ganzen Mannschaftsbedarf der Flotte aus der seemännischen Bevölkerung decken. Es liegt auf der Hand, wieviel schneller ein Mann als Kriegsschiffmatrose das Nötige leisten kann, wenn er vor seinem Dienst- eintritte bereits als Kauffahrteimatrose oder Hochseefischer den seemännischen Beruf in der Praxis vollkommen kennen gelernt hat. Als dann die Marine immer mehr wuchs, mußte die Zahl derjenigen Mannschaften entsprechend vermehrt werden, die man aus der Landbevölkerung in die Marine einstellte. Dazu kam die immer technischer werdende Entwicklung auf den Kriegsschiffen. Die Takelage verschwand ganz, die Geschütze wurden immer größer und zahlreicher, immer gewaltiger wurde der Umfang des Maschinenwesens an Bord, und zwar nicht nur hinsichtlich der großen Schiffsmaschinen, sondern auch aller jener Mechanismen, die wir erwähnten, um die Geschütze usw. zu bedienen. See-

männische Erfahrung hat heute wie ehedem ihren hohen Wert für den modernen Kriegsschiffsmann, ob er nun Matrose oder Heizer ist. Was aber jeder einzelne, ob Matrose ob Heizer, lernen muß an praktischer und teilweise auch an theoretischer Technik, an Artillerielehre und Torpedolehre und daneben an allen den Dingen, die zum täglichen Brote der Bordpraxis gehören, — alles das ist ganz enorm gewachsen und stellt die höchsten Anforderungen an die Mannschaften, die es lernen müssen, an die Unteroffiziere und Offiziere, die es lehren müssen.

Drei Jahre Dienstzeit sind für die Ausbildung danach also nicht viel, sondern im Gegenteil wenig, ganz besonders, wenn man bedenkt, daß es sich nicht darum handelt, daß die Matrosen und Heizer erst nach Ablauf der drei Jahre ausgebildet sein sollen. Dann werden sie ja entlassen und können ihr Können erst wieder betätigen und auffrischen, wenn sie einmal zur Reserve eingezogen werden. Krieg kann jeden Augenblick entstehen, und es muß das Ziel der Ausbildung sein, daß in jedem Augenblicke zum allermindesten zwei der eingestellten drei Jahrgänge vollkommen kriegsmäßig ausgebildet sind. Natürlich kann niemand verlangen, daß die im Herbst eines Jahres eingestellten Rekruten schon nach wenigen Monaten alles leisten können, was vom Kriegsschiffsmatrosen verlangt wird. Das ist unmöglich. Nach einem Jahre Dienstzeit aber muß der Mann die ihm zufallenden Aufgaben im Frieden und im Kriege selbst bewältigen können. Dazu gehört aber eine aufs äußerste angespannte Ausbildung. Diese tatsächlich zu leisten, ist nur möglich, wenn jede Minute im Flottenleben ausgenutzt wird, wenn die Offiziere und Unteroffiziere, welche die Ausbildung leiten, durchaus auf der Höhe stehen.

Der Dienst in der Flotte muß deshalb besonders sorgfältig eingeteilt werden, damit man keine Zeit verliert. Im großen besteht diese Einteilung in dem Ausbildungsjahr, welches jeden Herbst mit der Einstellung der neuen Rekruten beginnt. Um dieselbe Zeit, wo die neuen Rekruten eingestellt werden, kommen die Mannschaften, welche ihr drittes Dienstjahr vollendet haben, zur Entlassung: für die Ausgebildeten treten also die Unausgebildeten ein, und zwischen ihnen liegt der zweite Jahrgang, der jetzt der dritte wird, und der erste Jahrgang, der jetzt der zweite wird. So gilt es also in jedem Jahre, ein Drittel der gesamten Flottenmannschaften neu auszubilden.

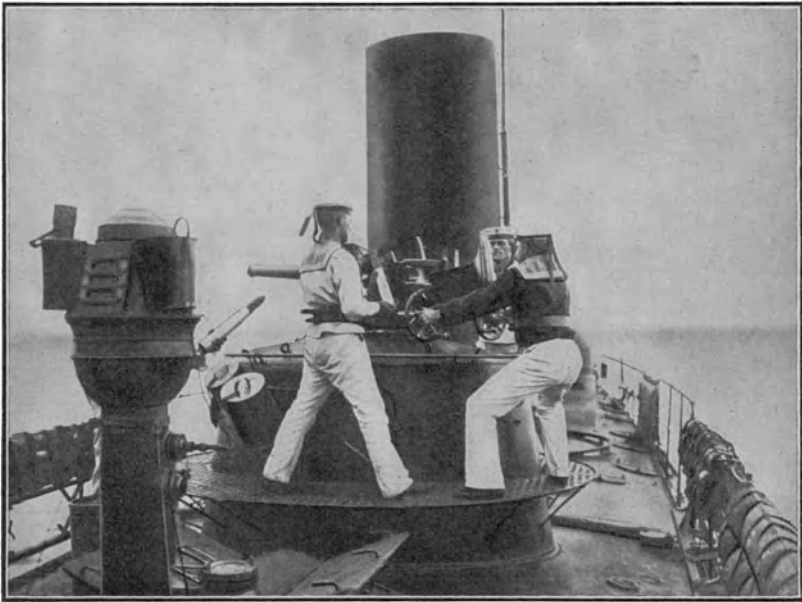
In jedem Jahre spielt sich auf dem Schiffe und auf der Flotte deshalb dasselbe Dienstprogramm ab. Den Anfang bildet nach der kurzen,

rein militärischen Ausbildung das Vertrautmachen mit dem Schiffe selbst und allen seinen Einrichtungen, besonders was die Sicherheit betrifft. Jeder Mann der Besatzung muß wissen, was er zu tun hat, wenn Feuer auf dem Schiffe ausbricht, er muß und ebenso seine neu an Bord gekommenen Vorgesetzten, sofort Kenntnis bekommen von der Lage der Pumpen und ihrem Gebrauche, sowie allen denjenigen Maßnahmen, auch Signalen, die bei Ausbruch von Feuer gemacht werden müssen. Das gleiche gilt für den Fall, daß das Schiff durch Zusammenstoß oder Grundberührung ein Leck erhalten hat. Denkt man an den Untergang des „Großer Kurfürst“, so wäre vielleicht manches anders gekommen, wenn die Mannschaften gerade in dieser Beziehung besser auf ihrem Posten gewesen wären, als sie waren. Man hatte aber die Fahrt des Geschwaders in der Nordsee mit größtenteils ganz neuen Leuten und in aller Eile angetreten, so daß ihnen die Fertigkeit und Fähigkeit gerade angesichts dieser immer plötzlich auftretenden Ereignisse noch nicht innewohnte. Es kommen da noch manche andere Verrichtungen und Kenntnisse hinzu, welche neu eingestellte Leute an Bord sofort erhalten müssen. Natürlich muß auch Zeit auf die einfache Eingewöhnung der Leute an Bord verwandt werden: sie werden nach Wachen und Geschützmannschaften eingeteilt, erhalten ihre Nummern für alle möglichen verschiedenen Dienstverrichtungen, werden den sogenannten Backsmannschaften zugeteilt, den Gemeinschaften, welche die Mahlzeiten zusammen einnehmen, jeder erhält seine Hängematte, die ebenfalls numeriert ist, er lernt sie aufmachen und zusammenrollen, kurz, der neu an Bord gekommene Mann orientiert sich in seiner neuen Wohnung und lernt sich in allen ihren Räumen, Ecken und Winkeln zurechtzufinden.

Der eigentliche Dienst wird für jede Woche und für jeden Tag genau bestimmt und eingeteilt. Er ist auch annähernd der gleiche auf den verschiedenen Schiffsklassen der Flotte und wird vom Flottenkommando einheitlich geregelt. Durch Besichtigungen von seiten der verschiedenen höheren Vorgesetzten werden die Fortschritte der einzelnen Schiffe von Zeit zu Zeit festgestellt, denn Gleichmäßigkeit des Ganzen ist durchaus notwendig, weil die militärische Leistung im Gefecht von der Durchschnittshöhe des Ganzen abhängt, nicht aber davon, ob ein Schiff besonders hervorragendes leistet und große Unterschiede zwischen ihm und den andern vorhanden sind.

Alle Ausbildung und alle Übungen des Schiffes, der Geschwader und der Flotte laufen auf die Leistungen im Gefecht hinaus. Diese be-

steht in allererster Linie in der artilleristischen Leistung, in der der Torpedowaffe, in der der Maschinen und Kessel. Deshalb werden in der deutschen Marine außerordentlich zahlreiche und außerordentlich gründliche Schießübungen mit Geschützen wie mit Torpedos abgehalten. Von einfachsten und leichtesten bis zum schwersten und kompliziertesten werden die Übungen stufenweise gesteigert, bis die Besatzung schließlich in der jährlich stattfindenden großen Gefechtschießübung der ganzen Flotte ihre



Schießübung an Bord eines Torpedobootes.

Generalprobe, oder, wenn man so will, ihr Hauptexamen zu leisten hat. Geschossen wird für gewöhnlich nach schwimmenden Scheiben, die entweder fest verankert im Wasser liegen, oder von Dampfern an langen Schleppseilen geschleppt werden. Die letztere Art erfordert natürlich eine höhere Schießkunst, kommt aber auch der kriegerischen Wirklichkeit sehr viel näher, da auch im Kriege das feindliche Schiff, die feindliche Flotte dauernd in schneller Bewegung ist. Ebenso steht es mit dem Torpedoschießen. Ehe diese letzten ernstesten und schwersten Schießübungen abgehalten werden können, findet nicht nur eine Reihe leicht-

terer statt, sondern die Bedienungsmannschaften müssen zu allererst ihr Geschütz in allen seinen Teilen und deren Wirkungsweise auf das allergenaueste praktisch und auch theoretisch kennen lernen, sie müssen es bedienen und dabei Gewissenhaftigkeit und höchste Schnelligkeit miteinander tadellos vereinigen. Geschieht das nicht, so gibt es nicht nur Versager, sondern jene schweren Unglücksfälle, bei denen Pulvergase aus dem schlecht geschlossenen Rohre herausgeschlagen, oder das Rohr zerspringt. Das sind Fälle, die immer Menschenleben fordern und manchmal deren viele. Die französische Marine hat besonders schreckliche Erfahrungen in dieser Beziehung gemacht, wenn auch da manchmal neben den Bedienungsfehlern auch schlechte Beschaffenheit des Pulvers beteiligt war. Je schneller aber ein Geschütz bedient wird, desto schneller kann Schuß auf Schuß folgen, desto mehr wächst die Schußleistung des Schiffes und des Geschwaders. In der Schlacht kann es geradezu entscheidend werden, welches der beiden Geschwader, oder welche der beiden Flotten in einer gewissen Zeit die meisten Geschosse auf den Gegner zu werfen imstande ist. Ganz ähnlich steht es mit der Torpedowaffe, nur daß diese noch komplizierter ist und deshalb mit noch peinlicherer Vorsicht und Gewissenhaftigkeit behandelt werden muß. Die Mannschaften in unserer deutschen Marine müssen tatsächlich ganz ungemein viel in Theorie und Praxis bewältigen. Andere Marinen haben es darin viel besser, zumal auch die englische. Dort nämlich gilt nicht die allgemeine Dienstpflicht, sondern die Mannschaften werden angeworben und treten zum Teil als Schiffsjungen ein. Sie dienen lange Zeit, der Marine-dienst ist ihnen für einen großen Teil ihres Lebens Beruf. Daher kommt es, daß sie nach vollendeter Ausbildung nicht, wie unsere Dienstpflichtigen, wieder in das bürgerliche Leben zurücktreten, sondern sie bleiben der Marine erhalten und vervollkommen ihr Können durch wachsende Erfahrung mit jedem Jahre mehr. Andererseits werden die Vorgesetzten im Vergleiche zu denen der deutschen Marine ganz ungemein entlastet. Sie brauchen nicht Jahr für Jahr auszubilden und jedes Jahr von neuem die Ausbildung eines Drittels des gesamten Marinepersonals neu zu beginnen. Ein Gutes hat freilich dieser Betrieb bei allen seinen Nachteilen: er hält alle Kräfte in dauernder Anspannung und läßt auch nur den Gedanken an einen Schlenkrian in keinem Augenblicke aufkommen. Die Vorgesetzten sind froh, wenn es ihnen überhaupt nur gelingt, mit dem ungeheuren Ausbildungs- und übungsspensum des Jahres fertig zu werden. Wenn unser deutscher Marineerfatz nicht so



außerordentlich intelligent, eifrig und willig wäre, so würde es auch tatsächlich unmöglich sein, zum Ziele zu gelangen. So aber können wir stolz sein über die Leistung, die von Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften in jedem Jahre bewältigt wird.

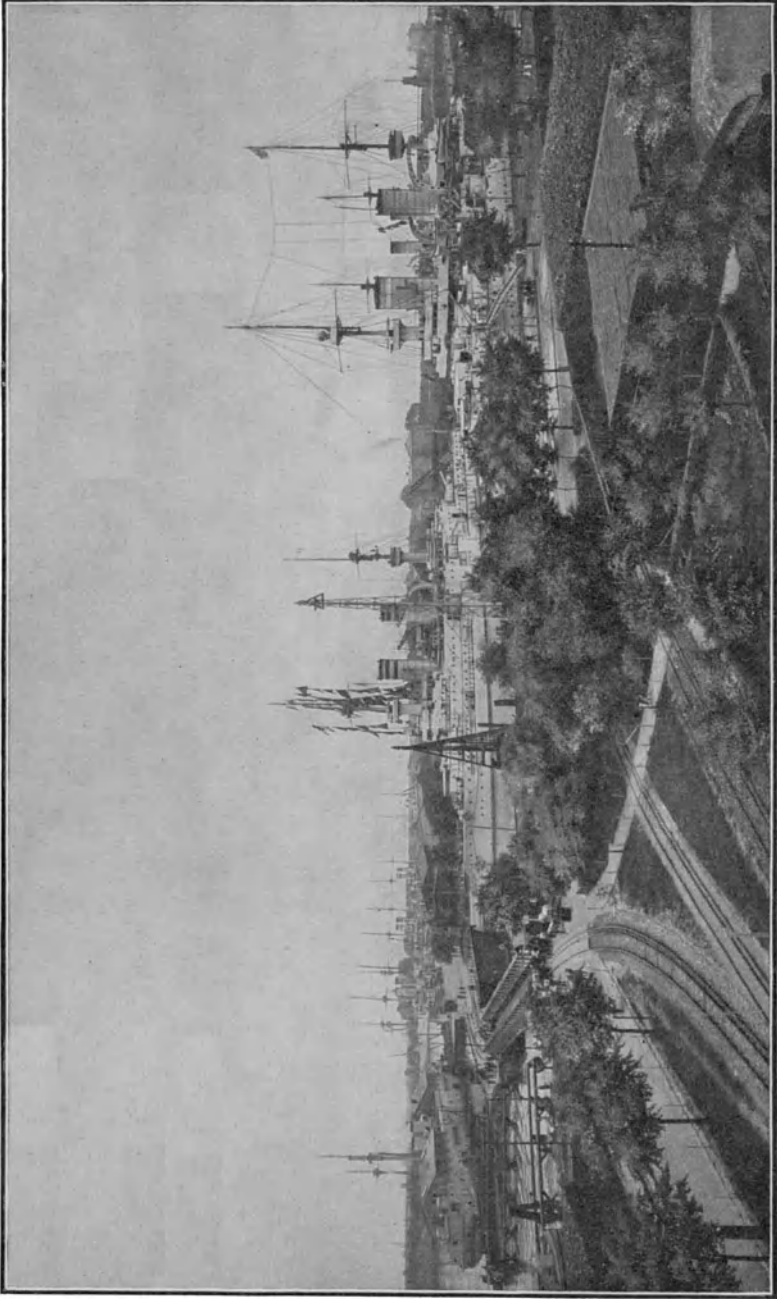
Ein modernes großes Linienschiff hat eine Besatzung von rund tausend Köpfen. Fragt man, wozu alle diese Menschen auf einem doch immerhin engen Schiffe gebraucht werden, so ist die Antwort, daß hauptsächlich zwei Teile des Schiffsbetriebes diese Menschenmengen nötig machen, nämlich die Artillerie und der Maschinen- und Kesselbetrieb. Je mehr Geschütze das Schiff hat, je größer die Geschütze sind, welche es hat, desto mehr Mannschaften sind nötig. Gerade an die Geschützmannschaften nun werden zum Teile sehr hohe Anforderungen gestellt, und deshalb nimmt man sie zum Teil, und zwar für alle wichtigeren Posten, wo es immer möglich ist, aus den langdienenden Mannschaften, d. h. aus denen, die als Schiffsjungen eingetreten sind, oder die sich nach Ableistung ihrer dreijährigen Dienstpflicht entschlossen haben, in der Marine weiter zu dienen, weil ihnen der Beruf gefällt und sie sich dazu eignen. Diese Leute bilden aber immer nur einen verhältnismäßig kleinen Teil der Gesamtmenge der Mannschaften. Für die Bedienung der großen Geschütze mit ihren Türmen und den Mechanismen, welche zu dem Betriebe gehören, wird natürlich auch technisches Personal dauernd benötigt. Zum artilleristischen Betriebe gehört ferner auch der der Munitionsräume. Feuern die Geschütze, so muß die Munition schnell und regelmäßig aus dem tief unten im Schiffe liegenden Munitionsraume an das Geschütz gelangen. Es ist von ungemeiner Wichtigkeit, daß hier niemals eine Stockung oder Pause eintritt, denn sie würde auch eine Unterbrechung des Feuers und damit eine erhebliche Verminderung der Gefechtsleistung des Schiffes herbeiführen. In früheren Zeiten war das alles viel leichter und einfacher.

Je ein schwerer Geschützturm bildet in unserer Marine eine Einheit auch für die Gliederung der Mannschaften. Die erste, zweite und dritte Turmmannschaft usw., das sind geläufige Begriffe. Die gesamte Einteilung der Mannschaft an Bord erfolgt auf der Grundlage der Artillerie, ebenso wie in früheren Zeiten nach den drei Masten und ihrer Takelage. Die Leute haben nicht unrecht, welche sagen, ein modernes Schlachtschiff sei im Grunde nichts weiter als ein fahrbarer und manövrierbarer Untersatz für eine so große Anzahl schwerer, mittlerer und leichter Geschütze, wie man auf einem solchen Schiffe nur vereinigen

könne. Alles dreht sich um die Artillerie, alles ist für die Artillerie da. Ob darin freilich nicht durch die gerade in der letzten Zeit so außerordentlich gewachsene Bedeutung der Torpedowaffe eine gewisse Änderung und ein Ausgleich eintreten wird, dürfte schwer zu sagen sein, möglich ist es auf alle Fälle.

Die Torpedoröhre des Schiffes liegen, wie an anderer Stelle erzählt worden ist, in den Innenräumen des Schiffes verteilt und mehrere Meter unter der Wasserlinie. Ein Unterwassertorpedorohr ist ein kunstweicher technischer Apparat, der Torpedo selbst ist noch erheblich komplizierter und verletzlicher. Deswegen müssen auch die Torpedomannschaften eine besonders sorgfältige Ausbildung erhalten. Sie bilden überhaupt eine Spezialwaffe und werden nur auf dem Gebiete des Torpedowesens, sei es auf großen Schiffen, sei es auf Torpedobooten, beschäftigt und verwendet. Jedes Torpedorohr an Bord hat seine besondere Rohrmannschaft. Und über mehreren Rohren steht ein höherer Vorgesetzter. Die gesamte Torpedoarmierung des Schiffes untersteht dem Torpedooffizier, der auch eine Spezialausbildung hinter sich hat, ebenso die Artillerie des Schiffes dem Artillerieoffizier. Dieser hat eine Anzahl von anderen Offizieren unter sich, denn seine Tätigkeit ist ebenso umfangreich, wie schwierig und verantwortlich. Diese beiden Offiziere sind verantwortlich für die gute Instandhaltung der ihnen anvertrauten Waffen des Schiffes, außerdem aber auch für ihre Leistung im Schießen selbst. Der Artillerieoffizier und der Torpedooffizier leiten die Ausbildung und die Schießübungen. Die Schießübungen aber sind die Vorschule für die Leistung des Schiffes im Gefecht, und diese wiederum entscheidet über Sieg oder Niederlage. Es ist viel, außerordentlich viel, was an Verantwortung auf den Schultern dieser Offiziere ruht.

Einen erheblichen Teil der Schiffsbesatzung bildet das Signalpersonal. Man signalisiert an Bord nach einer ganzen Reihe verschiedener Signalsysteme. Um nur einige zu nennen: Flaggen, welche geheißt und niedergeholt werden, ferner sogenannte Winkflaggen, das sind kleine farbige Flaggen an kurzen Stöcken, deren der Signalisierende eine in jeder Hand hält und dann durch verschiedene Stellungen verschiedene Zeichen, Buchstaben und Zahlen darstellt; auch mit den elektrischen Scheinwerfern signalisiert man, ferner mit einem System roter und weißer elektrischer Laternen, mit grünen, roten und weißen Sternen, und in neuerer Zeit vor allem mittelst der Funkentelegraphie, also der elektrischen Wellen, die sich nach allen Seiten im Raume frei und weit ausbreiten. Schließlich



Blick auf die Kieler Werft.

kommt bei Nebel das Signalisieren mit der Sirene oder Dampfpeife, also ein akustisches Signalsystem in Betracht. Kurz, es sind genug Signalarten in Betrieb, man bedarf ihrer aber aller, und jede von ihnen ist aus dem Bedürfnis besonderer Lagen und Umstände entstanden. Die Unteroffiziere und Mannschaften des Signalpersonales müssen die verschiedenen Systeme genau beherrschen, und selbstverständlich gilt das von jedem Offizier und Fähnrich von vornherein.

Der ganze seemannische Teil der Besatzung vereinigt sich in den Bootsübungen, ob es sich da nun um Rudern handelt oder um Segeln. Der Bootssport wird in unseren modernen Flotten, wo auf den großen Schiffen keine Segelezerzitionen mehr stattfinden können, besonders eifrig und regelmäßig geübt, damit das eigentlich seemannische Element soviel wie möglich auch in der Zeit der schwimmenden Festungen nicht zu kurz komme. Beiläufig bemerkt, hat jedes Schiff so viele und große Boote an Bord, daß die gesamte Mannschaft, also auch das Heizer- und Maschinenpersonal, für den Fall darin Platz finden kann, daß das Schiff am Sinken ist und von der Besatzung verlassen werden muß. Die Probe hierzu gehört ebenfalls zu den Übungen, welche von Zeit zu Zeit in regelmäßigen Zwischenräumen gemacht werden müssen. Vor der Schlacht, auch das ist interessant, entledigen sich die Schiffe ihrer Boote, denn diese vergrößern nur die Zielfläche, und wenn sie von feindlichen Geschossen getroffen werden, so fliegen die Splitter umher und verwunden die Besatzung, oder aber die Boote gehen in Flammen auf und können so zu einer ernststen Gefahr werden. Dann hätten also die Schiffe nach der Schlacht keine Boote? Der Schaden würde nicht groß sein, denn wenn das Schiff sinkt, so ist alles einerlei, und kehrt es wohlbehalten und siegreich aus der Schlacht heim, so wird es seine Boote nicht vermissen, und Boote genug erhalten, wenn es solcher bedarf.

Der Dienst des Maschinenpersonals an Bord spielt sich in einer ganz anderen Weise ab, als der des seemannischen Personals. Das dienstliche Leben des Maschinenpersonals besteht bei weitem überwiegend aus Arbeit, daß des seemannischen aus Ausbildung, Übung und Manöver. Wenn das Schiff in Fahrt ist, befindet sich das Maschinen- und Heizerpersonal ohne weiteres bei der Arbeit, eine Arbeit, die gleichzeitig kaiserlicher Dienst ist, aber nichtsdestoweniger Arbeit bleibt. Alle vier Stunden bei Tag und bei Nacht wechseln die Bedienungsmannschaften in den Maschinenräumen und vor den Kesseln; ein schwerer Dienst und um so schwerer, je höher die Geschwindigkeit des Schiffes sein soll und

je höher die Temperatur ist. Ja, es werden große Ansprüche an das technische Personal auf den Kriegsschiffen gestellt, Ansprüche, die ein hohes Maß von Intelligenz, von körperlicher Tüchtigkeit und von Gewissenhaftigkeit verlangen. Das Maschinen- und Heizerpersonal der deutschen Marine ist diesen Ansprüchen bis jetzt immer ausnahmslos gerecht geworden, man kann sogar sagen, daß es ebenso, wie die Maschineningenieure und die Maschinisten der deutschen Flotte, geradezu Hervorragendes leistet. Der beste Beweis und Maßstab ist ohne Zweifel die Zahl der Versager, die Menge der Maschinen- und Kesselhavarien an Bord einer Kriegsflotte, unter der Voraussetzung freilich, daß ihre Übungen rücksichtslos abgehalten werden, um ein möglichst getreues Bild von den Anforderungen und Verhältnissen des wirklichen Krieges zu geben. Wenn da nicht die Bedienungsmannschaften der Maschinen und der Kessel, die Offiziere, die Deckoffiziere, die Unteroffiziere und die Ingenieure im vollen Sinne des Wortes eine tadellose Behandlung und Bedienung von Maschinen, von Kesseln usw. durchführen, so gibt es sehr bald schwere Zusammenbrüche aller Art, denn die Ansprüche an das Material sind so hoch, daß das geringste Versehen, die kleinste Nachlässigkeit und vor allem unsachgemäße Bedienung sich sofort und auf das schwerste rächen. Die Generalprobe hierfür ist in den jährlichen Manövern, Herbstmanövern der Hochseeflotte zu sehen, und da haben wir schon länger als ein Jahrzehnt mit Genugtuung und mit Stolz feststellen können, daß solche Havarien zu den seltensten Ausnahmen gehörten. Wenige Flottenmanöver gingen zu Ende, ohne daß der Kaiser oder der Flottenchef einen ausdrücklichen Befehl erlassen hätte, um dem Maschinenpersonal eine ganz besondere Anerkennung wegen seiner vorzüglichen Leistungen auszusprechen. Die Zeiten, wo man dem Heizer- und Maschinenpersonal eine gewissermaßen untergeordnete Bedeutung und Rolle auf den Kriegsschiffen zuwies, sind längst vorüber, und man ist sich voll bewußt, daß das technische Element an Bord ebensoviel zur Kriegsfertigkeit und Kriegsleistung des Schiffes beiträgt und ebenso unentbehrlich ist, wie das seemannische oder artilleristische. Wenn der Heizer auch keine Kanonen abfeuert, so ist ohne seine Tätigkeit und Leistung das Schiff kein lebendiger Organismus mehr, sondern eine tote Masse, die manövrierunfähig und steuerlos auf dem Wasser liegt. Das Maschinen- und Heizerpersonal ist genau den gleichen Gefahren im Kriege und im Frieden ausgesetzt, wie das seemannische, und wenn das Schiff sinkt, so wird immer ein großer Teil der in den unteren Räumen sich

aufhaltenden Mannschaften keine Zeit mehr haben, aus dem Schiffe herauszukommen. Zu diesen Leuten werden aber immer eine große Menge von Angehörigen des Heizer- und Maschinenpersonals gehören.

Werfen wir einen kurzen Blick auf die Befehlsführung und die Leitung überhaupt in dem kleinen Reiche, als welches ein Kriegsschiff wohl angesehen werden kann. An erster Stelle steht, wie der Name sagt, der Kommandant des Schiffes; dieser ist stets ein Seeoffizier. Sein Dienstrang ist verschieden, je nach der Größe des Schiffes, das er befehligt. Der Kommandant eines Torpedobootes steht im Range eines Kapitänleutnants, die früheren kleinen Torpedoboote wurden sogar von Oberleutnants zur See befehligt, die Kommandanten kleiner Kreuzer sind Korvettenkapitäne oder Fregattenkapitäne; Kapitäne zur See führen das Kommando über Linienschiffe. Vergleicht man mit Landverhältnissen, so würde also das Kommando eines Linienschiffes dem eines Regimentes gleichzusetzen sein. Andererseits ist aber selbstverständlich ein Linienschiff ein viel beträchtlicherer und damit wichtigerer Teil einer Flotte, als ein Regiment in seiner Eigenschaft als Teil der gewaltigen Armee des Deutschen Reiches betrachtet. Ein guter Linienschiffskommandant in unserer Zeit zu sein, will schon etwas bedeuten, er hat eine gewaltige Verantwortung und muß zahlreiche tüchtige Eigenschaften in sich vereinigen, um vor dem Feinde alle Kräfte aus seinem Schiffe und seiner Mannschaft herauszuholen, die sie in sich haben.

Auf einem Kriegsschiffe, wo die Raumverhältnisse mit sich bringen, daß tausend Menschen, Vorgesetzte und Untergebene, dauernd in engster Berührung miteinander leben müssen, mag nun Dienst oder Freizeit sein, da ergibt es sich von selbst als Notwendigkeit, daß der Kommandant sich möglichst absondert, um stets als isolierte, als solche von allen erkennbare Spitze dazustehen. So ist die Kajüte des Kommandanten eine Art dienstlichen Heiligtums auf dem Kriegsschiffe. Der Kommandant haust allein in ihr. Natürlich steht es ihm frei, wenn er will, gesellschaftlich mit seinen Offizieren zu verkehren, mit denen der Dienst ihn sowieso auf das engste zusammenbringt, aber, wie gesagt, der Kommandant steht immer in weitem Abstände über allen Gliedern der Besatzung des Schiffes. Der Kommandant ist verantwortlich dafür, daß das Schiff mit seiner Besatzung wird, was es werden soll und muß, nämlich eine „lebendige Waffe“. Offiziere und Mannschaften müssen sich dieser Waffe in jedem Sinne zu bedienen wissen, sie müssen in ihrem Gebrauche geübt sein und durch Disziplin und Gewöhnung es als selbstverständliche Pflicht

betrachten, alle ihre geistige, sittliche und körperliche Kraft einzusetzen. Es handelt sich also hier nicht um Ausbildung als solche, sondern um Erziehung und um das, was man den Geist eines Schiffes nennt. Ein schlechter, unfähiger Kommandant wird mit der Zeit die beste Besatzung verderben, und ein guter Kommandant wird, wenn ihm die nötige Zeit dazu gelassen wird, auch aus der schlechtesten Besatzung etwas machen und auch ein verlottertes Schiff auf die Höhe der Kriegstüchtigkeit zu bringen wissen. Ein guter Kommandant wird strenge Zucht üben müssen und den harten Ernst des Dienstes und des Berufes niemals in den Hintergrund treten lassen dürfen. Verfügt er aber daneben nicht über die Eigenschaften der Gerechtigkeit und des Wohlwollens, so wird seine Arbeit und seine Pflichttreue vergeblich sein.

Der Kommandant ist auch für sein Schiff als solches verantwortlich. Geht es verloren, durch Sinken oder infolge eines anderen Unglückes, wird es beschädigt, so trifft den Kommandanten die Verantwortung, und er wird unter Umständen vor ein Kriegsgericht gestellt. Er muß also ständig auf dem Posten sein, ob das Schiff nun allein fährt oder im Flottenverbande, ob bei Tage oder in der Nacht, der Kommandant muß immer bereit sein, in jedem Augenblicke das Kommando des Schiffes zu übernehmen und ohne Verzug einzugreifen. Natürlich kann der Kommandant nicht ohne Aufhören auf der Kommandobrücke stehen und das Schiff leiten, denn einmal ist auch er nur ein Mensch, ferner hat er auch andere Dinge an Bord zu tun, drittens sind dazu die Wacht-offiziere und der Navigationsoffizier da. Sache des Kommandanten ist aber, sich davon zu überzeugen oder aber möglichst bald zu erreichen, daß diese Offiziere den Anforderungen des Dienstes auch tatsächlich voll gewachsen sind. Das Kommando des Schiffes, also die Schiffsführung, übernimmt der Kommandant in allen schwierigeren Lagen, meist beim Manövrieren im Geschwader, wenn es nicht ausdrücklich vom Geschwaderchef oder Flottenchef anders befohlen worden ist, und dann selbstverständlich im Gefechte selbst.

Der Augenblick des Gefechtes wird für den Kommandanten der Höhepunkt seines Lebens sein, der Augenblick, wo er im Dienste des Vaterlandes alles zeigt, was er selbst leisten kann, zugleich alles, was seine Kommandoführung, seine Erziehung aus der Besatzung des Schiffes gemacht hat. Das letzte ist vielleicht sogar die Hauptsache, und es muß das höchste Ziel jedes Kommandanten sein, aus seinem Schiff durch Zusammenwirken mit der Besatzung ein so einheitliches Kriegswerkzeug

zu machen, daß man in der Schlacht den Unterschied nicht merkt, wenn der Kommandant etwa kampfunfähig geworden sein sollte. Das ist schwer zu erreichen, und die Vorbedingung dazu, daß alle, Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften, außer durch die Bande der Disziplin, durch die des Vertrauens und vollkommenen gegenseitigen Verständnisses aneinandergeschmiedet werden.

Der Vertreter des Kommandanten ist der erste Offizier oder, wie ihn die Franzosen nennen, der Zweitkommandant. Dieser Offizier war in früheren Zeiten, als die Schiffe noch kleiner und alle Verhältnisse einfacher waren, unter der Bezeichnung „die Mutter des Schiffes“ oder auch „die Scheuerfrau“ des Schiffes bekannt. Diese Spitznamen bezogen sich hauptsächlich darauf, daß der erste Offizier sehr viel mit der Überwachung der Reinhaltung des Schiffes zu tun hatte. Heute ist das alles anders geworden, und der erste Offizier kann recht eigentlich als der ständige Stellvertreter des Kommandanten gelten. Außerdem liegt in seinen Händen die tägliche Regelung des Dienstes. Er hält die Musterrungen oder Appelle ab, nimmt die Meldungen der Offiziere entgegen, hält die Strafrapporte ab. Vor allem ist aber der erste Offizier mit der ständigen Sorge um die Sicherheit des Schiffes beschäftigt. Wie an anderer Stelle gezeigt worden ist, stellt ein modernes Schiff mit seinen überaus zahlreichen Abteilungen und Zellen, mit dem System der Pumpen, der Schottverchlüsse und Ventile ein überaus künstliches, verwickeltes und schwer überblickliches Ganze dar. Eine ganze Anzahl von Menschen sind mit der Spezialsorge dafür betraut, daß diese Dinge immer in Ordnung und tadellos funktionsfähig sind. Die oberste Aufsicht und Verantwortung dafür hat aber der erste Offizier, und diese Arbeit allein ist durch die hohe mit ihr verknüpfte Verantwortlichkeit und die große Sorgfalt, mit der sie fortwährend ausgeführt werden muß, eine höchst zeitraubende. Da der Kommandant, besonders eines großen modernen Schiffes, wenn er seinen Pflichten wirklich gerecht werden will, ganz außerordentlich schwer belastet ist, so bieten sich für den ersten Offizier fortwährend zwingende Gelegenheiten zur Stellvertretung. Man hält den Posten des ersten Offiziers für so wichtig, daß eigentlich jeder Seeoffizier, der überhaupt zu höheren Dienstgraden gelangt, auch erster Offizier werden bzw. gewesen sein muß. Nur in dieser Stellung kann er den Dienst auf einem großen Linienschiffe in seiner Gesamtheit so kennen lernen, wie er ihn als der Kommandant schon kennen muß. Nächst dem ersten Offizier kann man den Artillerieoffizier wohl als den wichtigsten



auf dem modernen Kriegsschiffe, besonders dem Linienschiffe und Schlachtkreuzer, bezeichnen. Die Art seiner Stellung geht schon aus dem Namen hervor, wir haben ihn auch bereits an anderer Stelle erwähnt. In seinen Händen liegt die gesamte artilleristische Ausbildung und damit die Leistung der Artillerie des Schiffes. Aber nicht nur das, sondern der Artillerieoffizier muß auch in der Kunst des Schießens bewandert sein und Ausgezeichnetes darin leisten. Das Artillerieschießen wird nicht, wie man vielleicht vermuten könnte, ungefähr so gehandhabt, daß jeder Schütze oder auch jeder Turmkommandeur nach eigenem Gutdünken irgendein Ziel, was er sieht, beschießt. Nein, das Schießen wird durchaus einheitlich gehandhabt, jedenfalls auf große Entfernungen. Der Artillerieoffizier leitet das Ganze, er hat, wie man sagt, die Feuerleitung. Diese auszuüben ist aber gerade auf den modernen großen Schiffen nicht gerade einfach, denn durch Winke und Zeichen kann man sich nicht verständigen, weil alles viel zu unübersichtlich ist, weil jede Geschützmannschaft, sei es in Türmen, sei es in Kasematten, sich in geschlossenen, gepanzerten Räumen befindet, während der Artillerieoffizier oben auf den Aufbauten des Schiffes stehen muß, schon um die genügende Übersicht nach allen Seiten zu besitzen. Der Artillerieoffizier muß sich also durch die Mittel der Telegraphie und Telephonie und andere moderne Zeichensprache mit den Führern der einzelnen Türme und Geschütze fortwährend in Verbindung halten und ihnen seine Befehle übermitteln, damit dieses künstliche Verfahren wirklich gut und glatt funktioniert und damit auch dann keine empfindliche Störung im Schießbetriebe eintritt, wenn etwa durch einen Schuß des Feindes Leitungen zerstört werden. Wir haben also hier wieder daselbe wie vorher, nämlich daß die vorhergegangene Friedensausbildung außerordentlich gründlich sein muß, jeder Geschützführer, jeder Turmkommandeur muß aus seiner vorherigen Erfahrung und Übung heraus wenigstens ungefähr wissen, wie er sich in irgendeiner Gefechtslage zu verhalten hat, wenn plötzlich während des Kampfes alle Befehle und Angaben von der artilleristischen Zentraleitung, also vom Artillerieoffizier, ausbleiben. Auf das Artillerieschießen wird in unserer Marine mit Recht ganz außerordentlicher Wert gelegt, und man kann wohl annehmen, daß im Schießen in der deutschen Marine hervorragendes geleistet wird. Ohne schulmäßige und systematische Ausbildung, ohne ein verständnisvolles Zusammenarbeiten aller Personen und Organe läßt sich hier heutzutage aber nichts erreichen.

Eine sehr wichtige Seite ist natürlich auch die Instandhaltung des

Artilleriematerials, und hierin geht das Feuerwerkerpersonal dem Artillerieoffizier zur Hand. Gerade an Bord, wo die Feuchtigkeitseinflüsse so stark sind, müssen Geschütze, Lafetten mit ihrer ganzen komplizierten Konstruktion und müssen auch die Munitionsvorräte auf das Allerjorgfältigste in gutem Zustande erhalten werden. Täglich werden zu einer bestimmten Stunde die Geschütze von ihren Mannschaften gepulzt, von den betreffenden Deckoffizieren und dem Artillerieoffizier nachgesehen. Das gilt ganz besonders vom Inneren der Geschützrohre. Besonders nach jeder Schießübung müssen die Rohrseelen sorgfältig untersucht werden, ob sich keine Risse darin gebildet haben und ob die sonstigen unvermeidlichen sogenannten „Ausbrennungen“ nicht das zulässige Maß überschritten haben. Sonst kann die Haltbarkeit des Rohres in Frage gestellt werden oder aber seine Trefffähigkeit, indem das Geschos nicht mehr sicher geführt wird. Auch die Verschlüsse bedürfen genauer Revisionen und Untersuchungen, denn der geringste Fehler oder Mangel kann das größte Unglück hervorrufen und im Gefecht das Ausfallen des Geschützes als wirksame Waffe zur Folge haben.

Der Navigationsoffizier ist für die Navigation des Schiffes verantwortlich, mit anderen Worten dafür, daß es sachgemäß und sicher an sein jeweiliges Marsch- oder Reiseziel gebracht wird, und daß dazu die kürzesten oder sonst zweckentsprechenden Wege und Kurse gewählt werden. Der Navigationsoffizier muß jederzeit in der Lage sein, Rechenerschaft darüber zu geben, wo das Schiff sich befindet. Das geschieht durch Beobachtungen der Sonne und der Gestirne mit Zuhilfenahme der Schiffschronometer, ferner durch die Mittel der sogenannten terrestrischen Navigation, nämlich durch Messung der Geschwindigkeit des Schiffes, durch den Kompaß, durch Landpeilungen und durch Messungen der Wassertiefe. Der Navigationsoffizier muß sich ständig davon überzeugen, ob der jeweilige wachthabende Offizier das Schiff nach seinen, des Navigationsoffiziers, Anweisungen sachgemäß führt. Man sieht, die Verantwortung dieses Offiziers ist ebenfalls eine außerordentlich große. Läuft das Schiff auf den Grund, so kann es leicht ganz verloren gehen oder aber schwere Beschädigungen erleiden. Und geschieht derartiges im Kriege, so kommt das Schiff als gebrauchsbereite Waffe entweder gar nicht mehr oder zeitweise nicht in Betracht. Die großen modernen Eisen- und Stahlschiffe sind ja in manchen Dingen von den Einflüssen der Witterung ungleich weniger abhängig, als die alten Schiffe, aber andererseits sind sie auch magnetischen Einflüssen, Einwirkungen in viel höherem Grade zugäng-

lich. Es kommt da nicht nur der Erdmagnetismus in Betracht, sondern das Schiff selbst bildet einen Magnet, dessen Magnetismus, seiner Art und Stärke nach, häufig wechselt. Durch das alles werden aber die Kompassse in Mitleidenschaft gezogen, und zwar äußerst störend. Sache des Navigationsoffiziers und des ihm unterstellten Steuermannspersonals ist es, die Kompassse stets zu kontrollieren und zu regulieren, soweit das möglich ist.

Die Wachtoffiziere des Schiffes versehen abwechselnd bei Tag und bei Nacht den Wachtdienst, und wenn das Schiff auf der Fahrt sich befindet, so wird es von dem jeweiligen Wachtoffizier selbständig geführt und manövriert. Dieser hat dann naturgemäß auch die volle Verantwortung für alle seine Handlungen und Unterlassungen. In See, also auf der Fahrt, wechseln die Wachtoffiziere einander alle vier Stunden ab, im Hafen hat ein Offizier die ganze Tagwache, während in der Nacht ebenfalls vierstündige Abwechslung eintritt. Auf den großen modernen Schiffen werden außer dieser Kommandobrückenwache noch Wachen in den verschiedenen Decks gegangen von Deckoffizieren, Unteroffizieren und jüngeren Offizieren. Für die Ordnung im Schiffe ist das notwendig, und gerade der Wachtdienst wird mit größter Gewissenhaftigkeit versehen. Er ist aber auf die Dauer anstrengend und ermüdend. Man muß bedenken, daß die Wachtoffiziere und das Unterpersonal neben ihren regelmäßigen Wachen auch den ganzen täglichen Schiffsdienst mit versehen, so das Geschützexercieren, den gesamten Ausbildungsdienst der Mannschaft überhaupt, ferner den Divisionsdienst. Die Mannschaften an Bord sind in Divisionen bzw. in Turmmannschaften eingeteilt, und diese unterstehen dem Divisionsoffizier, welchem ein oder mehrere jüngere Offiziere zur Hand gehen. Alle diese Obliegenheiten zusammen füllen also mit dem Wachtdienst nicht nur die Tagesstunden, abgesehen von einer sehr knapp bemessenen Freizeit, aus, sondern auch einen großen Teil der Nachtstunden. Das ist der gewöhnliche und normale Zustand. Während der Manöverübungen, welche über Nacht dauern, wird die Nacht in höherem Maße in Anspruch genommen, und meist müssen dann der Kommandant und eine erhebliche Anzahl der Offiziere die ganze Nacht auf der Kommandobrücke und an den Geschützen sein. Nachtschießübungen mit Geschützen und Torpedos kommen hinzu, und haben diese bis spät gedauert, so geht es am anderen Morgen wieder in aller Frühe in See, denn das Ausbildungs- und Übungsprogramm muß vollständig und sachgemäß durchgeführt werden, da gibt es kein: es ist keine Zeit, es geht wirklich nicht! — Es muß eben Zeit gemacht werden, es muß gehen, denn

die Schlagfertigkeit und die Kriegsleistung der Flotte steht auf dem Spiele. Tatsächlich ist es auch bis jetzt gegangen, trotz der großen Erschwerung und des Zeitverlustes dadurch, daß ein großer Teil der Hochseeflotte nicht mehr in der bequemen Ostsee die Übungen abhalten kann, sondern es in der Nordsee tun muß. Schiffe, die auf Auslandsstationen sich aufhalten oder sonst allein fahren und nicht so viel Zeit durch Geschwader- und Flottenübungen in Anspruch genommen werden, haben es natürlich sehr viel leichter, ihr jährliches Ausbildungs- und Übungsprogramm durchzuführen. Aus den obigen Andeutungen sieht man aber, wie ungeheuer die Kräfte des Seeoffiziers dauernd angespannt werden. Das Anstrengende und Ermüdende liegt hauptsächlich in der jährlichen Wiederholung. Die auszubildenden Leute des ersten Jahres machen dieses schwere Ausbildungsjahr nur einmal durch, und ihre Dienstzeit überhaupt dauert nur drei Jahre. Für den Seeoffizier ist aber, solange er sich an Bord befindet, ein Jahr wie das andere. Das kostet Kraft und Nerven mehr, als wohl in einem anderen ähnlichen Berufe, denn zu allem kommt ja noch die große Verantwortung, die jedem Seeoffizier an Bord, wenigstens zu Zeiten, obliegt. Es ist deshalb auch eine Erfahrung in allen Marinen, wo wirklich gearbeitet wird, daß die Kräfte der Seeoffiziere sich rascher aufbrauchen, als in anderen Berufen. Deshalb ist es auch nötig, daß sie in verhältnismäßig jungen Jahren in höhere Stellungen kommen. Ein Seeoffizier, dessen Körperkraft und Nerven es schon etwas ausmacht, wenn er zwei Nächte keinen Schlaf findet, der taugt nicht mehr zum Linien Schiffskommandanten. Im Kriege stehen ihnen ja noch ganz andere Anstrengungen bevor. Das ist die Kehrseite der verhältnismäßig schnellen Beförderung des Seeoffiziers, welche ja allerdings einen großen und glänzenden Vorzug der Seeoffizierslaufbahn bildet. Die Beförderungsverhältnisse wechseln nun zwar, in gewissen Grenzen, recht stark. Heute liegen die Dinge so, daß ein Seeoffizier im vierzigsten Jahre darauf rechnen kann, Kapitän zur See zu sein, also Oberstenrang zu besitzen, gewiß, im Verhältnis zur Armee ein großer Vorsprung! In einer Reihe von Jahren, wenn das Schiffsmaterial nicht mehr so stark anwächst, wie jetzt, sondern sich ungefähr auf derselben Höhe hält, werden die Beförderungsverhältnisse vielleicht ein wenig ungünstiger werden, aber noch immer sehr gute bleiben.

Das Zusammenleben auf dem Kriegsschiffe ist ein sehr enges, notgedrungenenerweise! Eine scharfe Trennung von „Im Dienst“ und „Außer Dienst“ gibt es eigentlich nicht, denn ein Teil der Offiziere und Mann-

schaften, also alle die zum Wachtdienste, zum Maschinenbetriebe usw. verlangt werden, haben auch dann Dienst, wenn für den übrigen Teil der Mannschaft Freizeit ist. Die Tageseinteilung wird nach der Uhr genau geregelt, und damit jeder im Schiffe ohne weiteres die Zeitsignale erhält, so wird alle halbe Stunde mit der Schiffsglocke die Zeit angezeigt. Diese nur dem Schiffsdienste eigentümliche Zeiteinteilung umfaßt immer je vier Stunden: von zwölf bis vier, von vier bis acht usw. Ein Schlag bedeutet halb eins, zwei Schläge eins, bis acht Schläge vier, acht oder zwölf Uhr angeben. In Erinnerung an die alten Stundengläser nennt man diese Zeitangaben Glasen. Der Kriegsschiffsseemann sagt: es ist acht Glas, es hat eben geglast! — Außerdem hat man noch eine Anzahl von Hornsignalen und im übrigen wird von den wachthabenden Unteroffizieren jeder die Mannschaft betreffende Befehl durch Pfliffe mit der kleinen Bootsmannspfeife angekündigt, damit die Leute aufpassen, und dann mit lauter Stimme gerufen, z. B. wenn die Posten abgelöst werden und die neuen Posten aufziehen sollen, wenn alle Mann zur Musterung antreten sollen, morgens zum Wecken, dann um zwölf Uhr das Mittagessen und abends das Empfangen der Hängematten und Schlafengehen. Die Sorge für die strikte Innehaltung dieser Zeit und damit Dienstteinteilung liegt unmittelbar dem wachthabenden Offizier ob, dabei geregelt und kontrolliert vom ersten Offizier. Mit dem Schiffstage geht es, wie mit dem Ausbildungsjahre: keine Minute darf versäumt werden, auch deshalb muß alles auf die Minute genau nicht nur geregelt sein, sondern auch tatsächlich durchgeführt werden. Einen beinahe imponierenden Begriff von dieser Ordnung und Pünktlichkeit erhält der Nichtfachmann schon, wenn er eine Flotte von dreißig bis vierzig oder mehr Fahrzeugen liegen sieht und dann hört, wie auf allen zugleich die Glockenschläge ertönen, wie plötzlich auf ein gegebenes Pfeifensignal wieder auf allen zugleich die Boote zu Wasser gesetzt und zum Rudern bemannt werden. An solchen scheinbar äußerlichen Merkmalen erkennt man ziemlich untrüglich, ob Zucht und Disziplin in einer Flotte ist oder nicht. Ein weiteres Merkmal, welches gerade der Laie häufig in Häfen zu sehen bekommen kann, ist die Ausführung des Kohlennehmens. Eine modern zusammengesetzte, viel übende Flotte hat einen sehr großen Kohlenbedarf und muß ihn von Zeit zu Zeit ergänzen. Dieses Kohlennehmen ist eine sehr anstrengende, sehr schmutzige und war früher auch eine zeitraubende Arbeit. In der deutschen Flotte hat man aus dieser Arbeit eine Übung und ein Manöver gemacht. Gerade weil sie so schwer und schmutzig ist,

weil sie besonders im Sommer eine ungeheure körperliche Anstrengung bildet, so kann man den Geist der Besatzung eines Schiffes schon allein danach beurteilen, wie das Kohlennehmen vor sich geht, ob schnell, ob langsam, ob munter, ob verdrießlich. Wer ein deutsches Geschwader Kohlen nehmen sieht, wird keinen Augenblick zweifelhaft sein können: fröhlich und schnell, mit Musik, geht die schwere Arbeit vorstatten, Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften wirken vereinigt zusammen. Ein Schiff wetteifert mit dem anderen, jedes will als erstes fertig sein. Die Wichtigkeit schnellen Kohlennehmens ist, beiläufig bemerkt, auch unter dem Gesichtspunkte des Krieges eine sehr erhebliche: während ein Schiff Kohlen nimmt, ist es nicht gefechtsfähig, und ebensowenig ist es eine ganze Flotte, solange sie in dieser Tätigkeit begriffen ist. Der Kommandant oder der Flottenchef muß im Kriege also die Zeitpunkte des Kohlennehmens mit großer Umsicht so einrichten, daß einerseits die notwendigen Operationen nicht gestört werden, andererseits die Schiffe nicht sich auf einmal in der Lage sehen, nicht genügend Kohlen mehr in ihren Behältern zu haben, ohne die Gelegenheit, den Vorrat rechtzeitig ergänzen zu können. Daraus ergibt sich weiter, von wie hohem Wert es ist, wenn das Kohlennehmen während des Krieges mit größtmöglicher Schnelligkeit und Präzision sich erledigt. Dazu wiederum ist nötig, daß die Besatzungen in Friedenszeiten nicht nur geübt sind, sondern geradezu erzogen werden, stets alle ihre Kräfte anzuspannen. Denn nur durch Anspannung der Kräfte vermag man sie allmählich zu steigern.

So sehen wir in den Kriegsschiffen überhaupt die Verkörperung jenes bekannten Gleichnisses von den sieben Stäben, die sich, jeder einzeln, leicht brechen lassen, zusammengebunden dagegen auch der stärksten Kraftanstrengung trotzen. Das Kriegsschiff kann die in ihm liegende militärische und Kraftleistung nur dann entwickeln, wenn die Menschen, die es bewohnen, also die Besatzung, vom Kommandanten bis zum Matrosen und Heizer, ihre gesamten Fähigkeiten mit restloser Gewissenhaftigkeit und Energie in den Dienst des Ganzen stellen. Das alte Wort „Einer für alle und alle für einen!“ findet hier recht eigentlich seinen Ausdruck. Wir haben vorher gelegentlich auf die Nachteile und die Erschwerungen hingewiesen, die mit der kurzen Dienstzeit in unserer Marine ursächlich verknüpft sind. Demgegenüber wollen wir aber nicht vergessen, daß in dieser Pflicht zum Dienen ein außerordentlich segensreiches Element der Disziplin und der pflichtmäßigen Anspannung aller Kräfte im Dienste des Ganzen enthalten ist.

Was die deutsche Marine und Flotte einmal in einem Kriege leisten wird, das vermag natürlich niemand im voraus zu sagen. Das eine aber wissen wir, daß gerade in der deutschen Marine eine dauernde Anspannung aller Kräfte, ein Pflichtgefühl und ein Berufsehrgeiz herrscht, ein brennender Wunsch, endlich einmal in jener größten, schwersten Probe Zeugnis abzulegen für das, was man kann, und für die stolze Freude, mit der jeder für das Vaterland in den Tod gehen würde. Das ist aber ein Geist, der noch immer, solange es eine Kriegsgeschichte gibt, zu den höchsten Leistungen geführt hat.

---

# Seehelden und Seeschlachten

in neuerer und neuester Zeit. Geschildert von Korvettenkapitän  
a. D. von Holleben. Mit 60 Abbildungen. Zweite Auflage  
Geheftet M. 5.50, gebunden M. 6.50

In diesem neuen Werke bietet der Verfasser des „Deutschen Flottenbuchs“ unserer Jugend eine Reihe fesselnd geschriebener Lebensbilder großer Seehelden der verschiedenen Nationen, deren Seesiege zugleich Wendepunkte in der Weltgeschichte bezeichnen. Von Don Juan d'Autria, dem jugendlichen Helden von Lepanto, bis zu Togo, dem japanischen Admiral, der erst jüngst wie ein Meteor in die Erscheinung trat, sind die gewaltigen Seekriege der Vergangenheit und Gegenwart in kurzen Zügen geschildert und bilden für die Jugend eine ebenso belehrende wie unterhaltende Lektüre. Der Band ist mit zahlreichen vorzüglichen Abbildungen geschmückt, er wird sicher die Herzen unserer deutschen Jugend gewinnen und zugleich dem Flottengedanken immer breiteren Raum verschaffen durch den Hinweis auf das, was die Völker groß machte, und was unserm Vaterlande zur wahren Größe noch fehlt, auf die Geltung zur See.

Das hervorragend hübsch ausgestattete Werk ist geeignet, die Begeisterung für die See und im besonderen für Seehelden bei alt und jung wachzurufen oder zu steigern.

(Die Flotte.)

Über diese Stoffe sind schon viel Jugendbücher geschrieben; sie sind aber auch danach. Vorliegendes ist das einzig empfehlenswerte, denn es stammt aus der Feder eines gediegenen Sachmannes. Alles in allem: ein Werk von seltener Güte und ebenso interessantem Stoffe.

(Berliner Tageblatt.)

Eines derjenigen Flottenbücher, das jeder, der es gelesen, gerne wieder zur Hand nimmt und das man jedem, der über die großen Seehelden der letzten Jahrhunderte Genaueres erfahren will, warm empfehlen kann! Vor allem wird jeder Jüngling und Flottenfreund die letzten Kapitel des Buches — in denen Seehelden und Seeschlachten einer mitdurchlebten Zeit geschildert sind — der spanisch-amerikanische Krieg, der Kampf des „Alis“ und der russisch-japanische Krieg — geradezu verschlingen, da all unsere alten Bekannten, Männer wie Schiffe, in lebensprühender Erzählung uns nochmals vor Augen gezaubert werden.

(Vereinsblatt des Flottenvereins Jung-Deutschland.)

Die Abbildungen sind durchweg gut und ergänzen den Text sehr glücklich. Das Buch ist sicherlich sehr geeignet, Interesse für den Seekrieg und Verständnis für die Bedeutung einer Flotte zu verbreiten.

(Münchener Neueste Nachrichten.)



Verlag von Otto Spamer in Leipzig-R.

---

Prächtige Vaterlandsbücher:

# Die Rache des Herero

Eine Geschichte aus dem südwestafrikanischen Kriege von **Jonk Steffen** (Major Maximilian Bayer). Mit 2 Vollbildern von Maler **E. Heims** und 2 Kartenskizzen. 2. Auflage der Erzählung „Okowi“. Gebunden M. 3.60

Das k. Preuß. Kultusministerium bestellte 76 Expl. dieses Buches

Hinter dem Verfasser steht einer der besten Kenner der südwestafrikanischen Kämpfe, einer der hervorragendsten deutschen Kolonialschriftsteller! Ein Mann spricht zu uns, der an allen den Gefechten teilgenommen hat, die er beschreibt, der die weite Dornbuschsteppe auf einsamen Patrouillenritten oft genug durchquert und die Mühsale des Feldzuges ausgekostet hat! Wahrlich, keine schlechte Empfehlung! Das Ganze — ein Buch, wie wir's für unsere Jugend brauchen! (Hochwacht.)

---

# Mit dem Hauptquartier in Südwestafrika

von Major Maximilian Bayer

Während des südwestafrikanischen Krieges im Generalstabe der Schutztruppe

Mit 100 Abbildungen, 1 Karte und Skizzen. Zweite Auflage.  
Gebunden M. 5.—

Von mehreren Generalkommandos deutsch. Armeekorps empfohlen

... Ohne des näheren auf die großen Vorzüge des Bayerischen Werkes einzugehen, möchte ich eins hervorheben, was mich als Schulmann hoffen läßt, daß es bald zum eisernen Bestand aller Schulbibliotheken gehören wird. Unser deutscher Junge erfährt so viel von Helden vergangener Zeiten, daß es ihm sehr wohlthun wird, aus diesem Buch zu ersehen, daß auch unsere Zeit nicht arm ist an Helden, ja reich an Heldentum der Pflicht, das höher einzuschätzen ist, als das allein der Kraft und des Schlachtenmuts vergangener Tage. (Prof. Dr. Horn-Weinheim.)

... Es sollte in keiner der von sachkundiger Seite verbreiteten Listen wertvoller Jugendlektüre fehlen. Auch bei Verteilung von Schulprämien verdient es in umfangreichstem Maße Berücksichtigung. (Prof. Dr. Müller-Eisenberg.)

## Helmut der Patrouillenreiter

Eine Kriegserzählung aus Südwest. Von **August Niemann**. Mit zahlreichen Abbildungen nach Originalzeichnungen von **Oskar Merté**.  
Zweite Auflage. Gebunden M. 4.50

Helmut, der Held der Erzählung, ein deutscher Farmersohn, wird gleich beim ersten Auflodern des Hereroaufstandes in den Strudel der kriegerischen Ereignisse mit hineingezogen und macht die Kämpfe im Hererolande wie gegen die Hottentotten als Kriegsfreiwilliger mit. Umsichtig trotz seiner Jugend, unerschrocken und des Landes kundig, wird er mit Vorliebe zu Erkundungsritten verwendet, bei denen er zahlreiche Abenteuer erlebt und vielfach Gelegenheit findet, sich hervorzutun. Mit den bekanntesten deutschen Führern, Hauptmann Stante, Major von Estorff usw., kommt er in persönliche Berührung.

Es ist wünschenswert, daß unsere heranwachsende Jugend Kenntnis von den Taten unserer Truppen erhält, und daß sie beizeiten Interesse an den Kolonien nimmt. Beide Zwecke erfüllt dieses Buch. Dabei muß noch besonders anerkannt werden, daß es sich von allen Übertreibungen fernhält und nicht in überspannter Weise die Abenteuerlust reizt. Man kann es deshalb unbesornt den Knaben zur Lektüre geben.  
(Deutsches Offiziersblatt.)

August Niemann, der Verfasser des weitverbreiteten „Pieter Maritz“, ist viel besser vorbereitet ans Werk gegangen als alle seine Vorgänger. Gründliche Kenntnis von Land und Leuten, genaue Vertrautheit mit dem Gang des Krieges und gewissenhaftes Studium der Aufzeichnungen von Mittkämpfern vereinen sich hier aufs glücklichste mit seiner schriftstellerischen Begabung zu einem spannenden Buche voll innerer Wahrhaftigkeit.  
(Blätter für Bücherfreunde.)

---

## Die Erschließung des Luftmeers

Luftschiffahrt und Flugtechnik in ihrer Entwicklung und ihrem heutigen Stande gemeinverständlich dargestellt von **Arthur Kirchhoff**. Zweite Auflage. Mit 141 Abbildungen. Geheftet M. 5. —, gebunden M. 6. —

Das Buch gibt in seinem ersten Teile eine äußerst anschaulich geschriebene systematische Übersicht mit den Abteilungen: Luftschiffe. Flugmaschinen. Drachen. Registrierballons und Drachenboote. Die praktische Bedeutung der Luftschiffahrt. Ohne auf technische Einzelheiten einzugehen, werden doch die Besonderheiten der verschiedenen Systeme in leichtverständlicher Form hervorgehoben, in steter Berücksichtigung der historischen Zusammenhänge wird hier ein in sich geschlossenes Bild der organischen Entwicklung geboten, wie es in den bisher erschienenen ähnlichen Büchern, die immer nur einzelne Aufsätze lose aneinanderreihen, nicht zu finden ist. Der letzte Abschnitt dieses Teiles (Die praktische Bedeutung der Luftschiffahrt) eröffnet interessante Ausblicke hinsichtlich der zukünftigen Verwendungsmöglichkeiten für Kriegs-, Verkehrs- und wissenschaftliche Zwecke.

Ganz besonders anziehend ist aber der zweite Teil: „Meine interessanteste Fahrt“, in dem die bekanntesten deutschen Luftschiffer und Flieger ihre interessanteste Luftfahrt zum besten geben. — Das Buch will in erster Linie anregen und unterhalten, das Interesse an Luftschiffahrt und Luftsport fördern. So ist denn auch auf eine passende und originelle Illustrierung das größte Gewicht gelegt worden. Alles in allem ist das Werk ein flott geschriebenes, gediegenes Jugendbuch, eine anregende Lektüre für jedermann.