



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

J., H.: Von Unserer Flotte

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Von unsrer Flotte



em Vorbilde des Großen Generalstabs nach den Begebenheiten von 1864, 1866 und 1870/71 entsprechend hat der Admiralstab der Marine eine amtliche Darstellung der Tätigkeit unsrer Flotte anlässlich der chinesischen Expedition unter dem Titel „Die Kaiserliche Marine während der Wirren in China 1900 bis 1901. Herausgegeben vom Admiralstabe der Marine. Mit 8 Abbildungen und 20 Plänen und Skizzen (Berlin 1903, E. S. Mittler und Sohn)“ veröffentlicht, ein nicht nur vom Standpunkt der Interessen der Marine lehrreiches Buch. Als Einleitung dient eine prägnant geschriebne Vorgeschichte der sogenannten „Boxerbewegung“ — eine an sich unrichtige Bezeichnung. Die irrtümlich „Boxer“ genannte I ho chuan-Geheimgesellschaft hatte schon seit Jahrhunderten bestanden, und soweit bekannt, nur wirtschaftliche Ziele verfolgt. Ihre Mitglieder beschäftigten sich mit der Ausübung des Warentransports und der Schutzbegleitung von Handel und Verkehr. Der Name bedeutet eigentlich „Bund der Patrioten.“ Die Erregung der Massen und der Anstoß zu der großen Bewegung ist wahrscheinlich von einer andern Geheimgesellschaft „Da dau hui,“ Gesellschaft des großen Messers, ausgegangen, die sich von Anfang an den Widerstand gegen das Vordringen europäischer Kultur zur Aufgabe gemacht hatte. Die amtliche Darstellung sieht denn auch die eigentlichen Gründe der Erhebung in dem seit dem japanischen Kriege schnell und stetig zunehmenden Einfluß der europäischen Kulturbestrebungen mit ihren tiefen Eingriffen in die Daseinsbedingungen des chinesischen Volkes. Die Einführung europäischer Verkehrsmittel beeinträchtigte unzählige Leute in ihrem bisherigen Gewerbe, der Bahnbau verletzte durch die nötige Beseitigung zahlreicher Gräber die religiösen Gefühle der ungemein abergläubischen Menge auf das empfindlichste, ebenso stieß die Missionstätigkeit auf einen in den überlieferten Anschauungen des Volks tief begründeten, von den Mandarinen genährten Widerstand. Nachdem eine im Jahre 1898 bemerkbar gewordne unruhige Bewegung in Schantung infolge der energischen Vorstellungen der Vertreter der Mächte im November 1899 in Peking durch Wechsel in der obersten Leitung der Provinz zum Stillstand gebracht worden war, fing im Jahre 1900 die Tätigkeit der Messergesellschaft in Tschili in beunruhigender

Grenzboten III 1903

Weise an; erst nach langem Zögern erfolgte durch ein am 14. April 1900 in der Pekingener Zeitung veröffentlichtes Kaiserliches Edikt die von den Vertretern der Mächte geforderte Auflösung der beiden genannten Geheimbünde. Es blieb jedoch bei dieser papiernen, in ihrer Ausführung mit großer Lässigkeit betriebenen Maßregel. Dagegen erfuhr man, daß im Mai ein Kaiserliches Edikt ergangen war, das allen Generalgouverneuren des Reiches anbefahl, ihre besten Truppen am 1. Juni um Peking zu versammeln. Als Grund für diesen Befehl wurden große Manöver angegeben. Damals wurde angenommen, der Hof beabsichtige, die Macht der Generalgouverneure herabzudrücken, indem er ihnen ihre besten Truppen entzog. Die spätern Ereignisse legen jedoch die Vermutung nahe, daß es sich um die Vorbereitung zu einem Kampfe gegen die Fremden handelte, der mit einer großen Volksbewegung eingeleitet werden sollte. Die Maßregel scheiterte daran, daß sich die gegen den Hof mißtrauischen Generalgouverneure weigerten, dem Befehle Folge zu leisten. Zugleich nahm aber die Bewegung einen unerwarteten Umfang an, die „Boxer“ schlugen in Überschätzung ihrer Kraft zu früh los, und die Regierung verlor die Macht, den Zeitpunkt für den Ausbruch der Bewegung zu bestimmen. Eine zu Ende März von den Gesandten beantragte Flottendemonstration, die auch wohl ohnehin ergebnislos geblieben wäre, kam infolge einer Zeitungsindiskretion nicht zustande, in den folgenden Monaten begann die Zerstörung der Kapellen und Missionshäuser in der Umgegend von Tientsin und die Bedrohung der beiden nach Peking führenden Bahnen. In der zweiten Hälfte des Monats nahm die Bewegung einen ausgesprochen fremdenfeindlichen Charakter an; die Forderung der in Peking beglaubigten Vertreter der Mächte, sofort Maßnahmen zur Unterdrückung der Boxer zu treffen, wurde vom Hof am 23. Mai mit einem höchst zweideutigen Erlaß beantwortet. Infolgedessen rückten am 31. Mai die Schutzwachen für die Gesandtschaften in Stärke von 340 Mann in Peking ein. Schon damals ereignete sich in Taku ein beunruhigender Zwischenfall. Als die französischen und die russischen Detachements landen wollten, wurden sie von chinesischen Offizieren der Takuforts mit der Drohung zurückgewiesen, daß auf sie geschossen werden würde. In der Tat fielen auch einzelne Schüsse aus den Forts, die jedoch später als Salutschüsse zu Ehren eines hohen Mandarinen bezeichnet wurden, sodaß die beiden Detachements am nächsten Tage unbehelligt landen konnten. Am 3. Juni folgte das deutsche Detachement in Stärke von einem Offizier und fünfzig Mann, vom dritten Seebataillon in Tsintau, sowie das österreichisch-ungarische in Stärke von drei Offizieren und dreißig Matrosen. In den folgenden Tagen begannen die Feindseligkeiten gegen die Europäer in Peking, die vergeblich auf das am 10. Juni telegraphisch angekündigte Entsatzkorps des Admirals Seymour warteten, das infolge der Zerstörung der Eisenbahn Peking nicht mehr erreichen konnte. Am 12. Juni sandte der deutsche Gesandte Freiherr von Ketteler sein letztes Telegramm nach Berlin, worin er sich über den Ernst der Lage aussprach; am 20. Juni wurde er ermordet, und es begann die achtwöchige Belagerung, die erst mit dem Einrücken der Entsatztruppen am 14. August ihr Ende erreichte. In die Zwischenzeit fallen die mißlungne

Entsagexpedition des Admirals Seymour, die Wegnahme der Takuforts am 17. Juni und die Kämpfe in und um Tientsin.

In Deutschland waren inzwischen in schneller Folge militärische Maßnahmen getroffen worden. Am 13. Juni erging der Befehl, daß die Offiziere und die Mannschaften des Kreuzergeschwaders, die im Juli hätten abgelöst werden sollen, in Ostasien bleiben sollten, die 18 Offiziere und 1242 Unteroffiziere und Mannschaften, die auf der Ausreise waren, wurden zur Verfügung des Chefs des Kreuzergeschwaders, Vizeadmirals Bendemann, gestellt. Am 18. Juni wurde die Mobilmachung und der Transport der Marineinfanterie nach China befohlen, die ursprünglich beabsichtigte Einberufung der Reserven jedoch aufgegeben; beide Seebataillone wurden vielmehr durch aktive Offiziere und freiwillige Mannschaften des Heeres auf Kriegsstärke gebracht, der Panzerkreuzer „Bismarck“, die Kanonenboote „Luchs“ und „Tiger“, von denen der erste ursprünglich nach Ostamerika bestimmt war, erhielten Befehl, die Ausreise zu beschleunigen, „Bismarck“, obwohl das Schiff eben erst seine Probefahrten begonnen hatte. Am 2. Juli bestätigte ein Telegramm des Admirals Bendemann die Nachricht von der Ermordung des deutschen Gesandten, tags darauf wurde die Mobilmachung einer 10000 Mann starken kombinierten Brigade des Heeres und die Entsendung der 1. Linienschiffsdivision befohlen, außerdem wurden drei kleine Kreuzer von verschiedenen Stationen zu dem Zwecke nach Ostasien dirigiert, dort gleichfalls in den Verband des Kreuzergeschwaders zu treten, das damit die Stärke von vier Linienschiffen, vier großen und sieben kleinen Kreuzern, vier Kanonenbooten und vier Torpedobooten erreichte, die größte Flottenmacht, die Deutschland bisher im Auslande vereinigt hatte. Die Bereitstellung der kombinierten Brigade erfolgte auf Grund der Beratungen der obersten Armeebehörde durch Formierung eines aus Freiwilligen des Heeres gebildeten Expeditionskorps von 18000 Mann unter Generalleutnant v. Vessell. Am 16. August wurde Feldmarschall Graf Waldersee zum Oberbefehlshaber aller verbündeten Streitkräfte ernannt, und es wurden alle Teile des deutschen Heeres und der deutschen Marine in Ostasien unter seinen Befehl gestellt.

Hier greift ein Umstand ein, der in der Darstellung des Admiralsstabes nur gestreift worden ist, aber zu jener Zeit in der Marine viel erörtert wurde: nämlich daß das Kreuzergeschwader unter den Oberbefehl eines Generals des Heeres gestellt wurde. Wie man die Dinge damals ansah, war anzunehmen, daß der Flotte ein Hauptanteil an der kriegerischen Aktion zufallen werde, und nur ungern sah sich die Marine dabei der selbständigen Kommandoführung beraubt. In den Kreisen unserer Seeoffiziere mag man es damals peinlich empfunden haben, daß die starke deutsche Flottenmacht in Ostasien, die zum nicht geringen Teil von Offizieren befehligt wurde, denen ein wiederholter längerer Aufenthalt dort eine genaue Kenntnis der Verhältnisse, von Land und Leuten, von der strategischen und der politischen Wichtigkeit der einzelnen Küstenplätze, der großen Stromläufe und ihrer Mündungen, des Charakters der Bevölkerung verschafft hatte, nun unter ein Kommando treten sollte, das mit allen diesen Verhältnissen völlig unbekannt war, außerdem natürlich geneigt sein mußte, den Schwerpunkt der Aktion in die Tätigkeit der

Landtruppen zu legen, sodaß demgemäß dem kommandierenden Admiral des stattlichen Geschwaders fortan mehr eine beratende als eine selbständig prüfende und entscheidende Stimme zufiel. Jahrzehntlang hatte man schwer daran getragen, daß die Marine bis zum Jahre 1888 Generale des Heeres an ihrer Spitze hatte; jetzt wo sie mit ihren besten Kräften im fernen Auslande vereinigt war, sich durch ruhmvolles Verhalten in allen während des Junis und Julis zu Lande und zur See („Itis“) bestandnen Kämpfen der höchsten Anerkennung würdig erwiesen hatte, sollte sie vor den Flotten aller andern Nationen, denen ähnliches nicht zugemutet wurde, wieder in die zweite Reihe treten. Man sah es außerdem auch als ein Präzedens an, daß bei dem ersten Zusammenwirken von Flotte und Landarmee, sogar in einem überseeischen Feldzuge, die Marine unter den Oberbefehl eines Generals des Heeres, war es immerhin ein Feldmarschall und der von allen Mächten anerkannte Oberbefehlshaber, treten mußte. Alle diese Erwägungen waren durchaus begreiflich. Aber die Zeit hat erwiesen, daß die Anordnung durchaus richtig und sachgemäß war. Die übeln Folgen des fehlenden einheitlichen Oberbefehls waren in den Kämpfen um Tientsin in bedenklicher Weise hervorgetreten. Gerade weil die andern Geschwader nicht unter den Grafen Waldersee gestellt wurden, war es um so nötiger, daß er wenigstens über die deutschen Schiffe frei verfügen konnte. Sodann ist nach der Wegnahme der Takuforts kein einziger Schuß mehr von irgend einem der anwesenden Kriegsschiffe verfeuert worden. Die chinesische Flotte war zu keiner Aktion fähig und wurde im Jangtse blockiert, der Besorgnis, die einige Zeit auch für Shanghai bestand, war durch die Anwesenheit starker Land- und Seestreitkräfte ein Ende gemacht. Mit der Ankunft des Expeditionskorps konnte die Marine alle ihre Landungsdetachements wieder an Bord nehmen, eine Beteiligung an dem weitem Feldzuge im Innern Chinas blieb allein der dem Expeditionskorps als Brigade angegliederten Marineinfanterie vorbehalten. Dennoch hat das Kreuzergeschwader nicht nur durch seine bloße Anwesenheit große Dienste geleistet, es ist auch durch Deckung der Truppentransporte, durch Übernahme und Leitung der sehr schwierigen Ausschiffungen für den gesamten Verlauf der Expedition vom höchsten Nutzen gewesen. Auf die fremden Mächte machte es keinen geringen Eindruck, daß Deutschland innerhalb einer so kurzen Frist 23 Kriegsschiffe zur Stelle haben konnte, deren Admiral der unermüdlche Vertreter einer energischen, entschloßnen und umsichtigen Offensive war, und deren Offiziere und Mannschaften sich bei den Takuforts, auf der Seymour-Expedition und während der Kämpfe bei Tientsin mit Ruhm bedeckt hatten. Gelangte die Marine später nicht mehr zur Teilnahme an Gefechten, so wußte sie sich doch anderweit hervorragend zur Geltung zu bringen. Vizeadmiral Bendemann hatte namentlich frühzeitig die Sicherung der Verbindung von der See nach Peking für die Winterzeit ins Auge gefaßt, da für die Monate November bis März eine Unterbrechung der Verbindung zwischen Taku-Keede und Tongku, dem Ausgangspunkt der beiden Eisenbahnen, durch die Eisverhältnisse mit Sicherheit zu erwarten war. Während des Winters sind die östlich von Tongku an der Bahn Niutschwang-Tongku-Tientsin liegenden Peitang-Forts, die

Bucht von Tschingwangtau und endlich Schan hai kwan, wo die große Chinesische Mauer und die genannte Eisenbahn am Strande endigen, mit seinen starken Befestigungen die Tore für den Zugang nach Peking. Auch die dort stehenden chinesischen Truppenmassen kamen in Betracht; man hatte sie während des Julis und des Augusts durch eine nach Schan hai kwan entsandte Kreuzerdivision in Schach gehalten. Nachdem Peking genommen worden war, und während der zweiten Hälfte des Augusts sowie im Anfang September auf Taku-Reede fortgesetzt große Truppennachschübe eintrafen, konnte der Eroberung von Schan hai kwan und der Peitang-Forts näher getreten werden. Admiral Bendemann telegraphierte am 10. September dem in Singapore eingetroffenen Grafen Waldersee: „Ich sehe nächstes Angriffsziel in den Peitang-Forts sowie den Befestigungen bei Pei ta ho und Schan hai kwan, um den Rücken frei zu machen und den Zugang von der See nach Peking während der Frostzeit, wo der Peiho unzugänglich ist, in Besitz zu bekommen.“ Graf Waldersee antwortete, daß er mit den Plänen einverstanden sei, aber bäte, wenn keine andern Befehle aus Berlin vorlägen, mit der Ausführung der Operationen bis zu seiner Ankunft zu warten. Schon am 23. August hatte Vizeadmiral Bendemann dem Kaiser eine denselben Gegenstand behandelnde Denkschrift übersandt, worin er ausführte, die Operation dürfe nicht über Anfang November hinaus verschoben werden, falls politische Rücksichten eine Hinausschiebung verlangten; es sei von ihm mit den Admiralen der Verbündeten, namentlich Admiral Alexejeff, des öftern erörtert worden. Eine Abschrift dieser Denkschrift ließ Admiral Bendemann dem Feldmarschall bei seiner Ankunft in Hongkong am 17. September überreichen. Die Unternehmung gegen die Peitang-Forts durfte nicht länger verzögert werden; sie wurden von den inzwischen in Tongku ausgeschifften Truppen des deutschen Expeditionskorps am 20. September unter Mitwirkung von Russen und Österreichern in längerem Artilleriekampf erobert und dauernd besetzt. Graf Waldersee traf fünf Tage später an Bord S. M. S. Hertha auf Taku-Reede ein und erteilte dem Admiral Bendemann den Auftrag, die Beteiligung der übrigen Geschwader an dem weitem Unternehmen herbeizuführen. Deutscherseits sollte dabei weniger die Notwendigkeit der Besitzergreifung von Schan hai kwan als vielmehr die der zum Ausschiffungsplatz geeigneten Bucht von Tsching wang tau betont werden. Russischerseits wurde aber gerade die Besetzung der Forts von Schan hai kwan verlangt, die den Stützpunkt des linken Flügels der in der Mandchurei operierenden russischen Armee bilden sollten. Russisch-englische Gegensätze traten bei dieser Operation, die in den Tagen vom 1. bis 3. Oktober geschah, in bemerkenswerter Weise zutage; sie machten bekanntlich auch später noch die Intervention des Oberbefehlshabers nötig. Als bemerkenswert mag auch noch notiert werden, daß der russische General Linewitsch nach dem Entsatz von Peking dem Befehlshaber des deutschen Besatzungsdetachements, Kapitän zur See Pohl, die Einquartierung in den Tsungli Namen, das Pekingener Auswärtige Amt, abschlug, weil dort ein wichtiges Archiv sei, für das die Russen die Verantwortlichkeit übernommen hätten. Es sollte das Archiv wohl, vorausgesetzt, daß es dort noch vorhanden war, nur von russischen Augen eingesehen werden.

Eine besondere Aufmerksamkeit des deutschen Kreuzergeschwaders verlangte sodann noch das Fangtsegebiet, sowohl weil den dortigen beiden Vizekönigen außer starken Arsenalen 40 000 Mann gut ausgebildeter Truppen zur Verfügung standen, und die einzig brauchbaren chinesischen Kriegsschiffe auf dem Strome lagen, als auch weil mancherlei Anzeichen für die Geneigtheit der Engländer sprachen, sich dort, etwa im Wege der Kompensation gegenüber russischen Gebietswerbungen, festzusetzen, was nicht im deutschen Interesse lag. Anfangs waren die europäischen Bewohner Shanghais und der Vertragshäfen längere Zeit mit Recht um ihre Sicherheit sehr besorgt. Die deutsche Kolonie in Shanghai wandte sich telegraphisch nach Berlin an den Kaiser, der in seiner Antwort die Entsendung des „Bismarck“ und der Marineinfanterie ankündigte. Vizeadmiral Seymour war, nachdem er am 12. Juli das Kommando in Tientsin an den englischen General Dorward übergeben hatte, am 24. Juli in der Fangtsemündung eingetroffen, um Maßnahmen zum Schutze der Fremden und des Handels anzuordnen. Er hatte in einer persönlichen Unterredung mit dem Generalgouverneur von Nanking, Liu kun yi, diesen überredet, die Landung von 3000 Mann anglo-indischer Truppen in Shanghai zu erlauben. Ungeachtet des Einspruchs der Konsuln der andern Mächte ging die Landung am 19. August vor sich. Die Franzosen schifften zugleich 50 Matrosen, am 3. September noch ein anamitisches Bataillon aus. Vizeadmiral Bendemann war seit dem 21. August auf Wusung-Reede, hatte aber nur das Generalkonsulat mit einer Wache belegt, dagegen von der Ausschiffung einer Landungsabteilung zunächst Abstand genommen. Erst nach Eintreffen der ersten deutschen Landtruppen (7. September) wurden auf Allerhöchsten Befehl der Stab und zwei Kompagnien des ersten ostasiatischen Infanterieregiments in Shanghai gelandet, zwei Tage später folgte ein japanisches Bataillon, sodasß Mitte September 5000 Mann Truppen aller Nationen in Shanghai standen; Hafen und Wusung-Reede waren von Kriegsschiffen überfüllt, auch vor den flußaufwärts liegenden Häfen waren Kreuzer und Kanonenboote der verschiedenen Marinen stationiert. Entsprechend den Interessen, die England an einem ungestörten Fortgang des Handels hatte, war die englische Flotte im Fangtse besonders stark vertreten, sodasß zeitweise Gerüchte über eine englischerseits beabsichtigte militärische Besetzung des Fangtsetales unkliefen.*) Admiral Seymour gab jedoch die Versicherung ab, dasß er keinen Befehl zu einem kriegerischen Vorgehen erhalten habe, und dasß er dem deutschen Seebefehlshaber unverzüglich Mitteilung machen werde, wenn ein solcher Befehl eintreffen sollte. Für den Befehlshaber des deutschen Geschwaders lag somit die Notwendigkeit vor, jederzeit genügend stark vertreten zu sein, sodasß bei Unternehmungen von anderer Seite eine den Interessen Deutschlands entsprechende Macht zur Stelle wäre. Die Tätigkeit der deutschen Schiffe beschränkte sich demgemäß im wesentlichen auf die Beobachtung der militärischen und der politischen Vorgänge

*) Wie denn auch England seit Ende des Jahres 1901 nicht aufgehört hat, auf die Räumung von Shanghai durch die Mächte zu drängen, in Deutschland hierbei leider durch freisinnige Kurzsichtigkeit unterstützt. So lange England dort sprungbereit ist, müssen wir es auch sein.

im Flußgebiet, auf Erkundung und Vorbereitung von Operationen, die im Falle kriegerischen Einschreitens notwendig werden konnten. Es kam dabei auch in Betracht, daß der am 14. August nach Hsian fu entflohene chinesische Hof wesentlich auf die Zufuhr aus dem Jangtsegebiet angewiesen war. Nachrichten aus allen Häfen des Flusses bestätigten denn auch, daß Geld, Lebensmittel, Truppen, Waffen usw. den Jangtse hinauf bis Wutschang und von da auf dem Hanfluß bis in die Nähe von Hsian fu befördert wurden. Die Verbündeten unterließen jedoch jede Maßnahme zur Unterbindung dieses Verkehrsweges, um die fremdenfreundliche Haltung der Bizekönige von Wutschang und Nanking nicht ungünstig zu beeinflussen und die auch in diesen Provinzen vorhandenen unruhigen Massen nicht zu reizen. Deutscherseits erschien es von Wert, so weit als möglich stromaufwärts auf dem Jangtse die deutsche Kriegsflagge zu zeigen und zu den dortigen Bizekönigen persönliche Beziehungen aufzunehmen. Von einer angeregten Befahrung des Stroms durch die Linien-division wurde Abstand genommen, damit die Eifersucht anderer Mächte nicht gereizt würde, dagegen bot die Einführung des für Nanking neu ernannten Vizekon- suls Anlaß, dem dortigen Bizekönig einen Besuch abzustatten. Der zweite Admiral, Konteradmiral Geißler, begab sich in Begleitung des Generalkonsuls Dr. Knappe in Shanghai am 15. November an Bord des Linienschiffs „Kurfürst Friedrich Wilhelm“ nach Nanking. Sowohl auf die Chinesen wie auf die Europäer, namentlich auf die Engländer, machte es einen tiefen Eindruck, daß ein 10 000 Tonnen-Panzerschiff unbekümmert um die chinesischen Befestigungen und um die dort ankernde chinesische Flotte soweit flussaufwärts vorgeedrungen war. Die chinesische Flotte hatte beim Passieren des „Kurfürst“ den Salut für die deutsche Admiralsflagge gefeuert und durch Antreten der Besatzungen eine besondere Ehrenbezeugung erwiesen. Die Schiffe schienen äußerlich gut in Ordnung zu sein, die Besatzungen waren schwach. Der Empfang in Nanking fand unter Beobachtung des üblichen Zeremoniells statt, der Admiral und der Generalkonsul erörterten mit dem Bizekönig Liu kun yi namentlich die politische Lage. Der Bizekönig lehnte den Schutz durch die deutschen Seestreitkräfte, den ihm Konteradmiral Geißler für den Notfall anbot, unter Hinweis auf die friedlichen Verhältnisse im Jangtsetal und die Nachgiebigkeit des Hofes ab und begründete die Notwendigkeit der diesem geleisteten Zufuhren mit der Zwangslage, in der der Hof sei. Er machte den Eindruck, daß er die politische Lage beherrsche und sie in ruhiger und sicherer Weise zu beurteilen verstehe. Später lag oben vor Hankau in der Regel immer ein kleiner Kreuzer; das armierte Flußkanonenboot „Vorwärts“ ging bis in den oberen Lauf des Jangtse und dessen Nebenflüsse. Die Linienschiffe „Weißenburg“ und „Wörth“ waren im April und Mai 1901 längere Zeit vor Nanking stationiert und fanden dort beim Bizekönig dasselbe Entgegenkommen, wie der „Kurfürst“ es in den Tagen vom 15. bis 18. November gefunden hatte. Ebenso befehligte sich der Generalgouverneur Tschan tshi tung in Wutschang, gegenüber Hankau, einer großen Zuverlässigkeit gegenüber den in seinem Gebiete liegenden deutschen Kriegsschiffen. Die starke Entfaltung und Rührigkeit der Seestreitkräfte im Jangtsegebiet war wohl für die endgiltige Lösung der chinesischen

Wirren nicht von zu unterschätzender Bedeutung, da das chinesische Reich dadurch an seiner verwundbarsten Stelle berührt und in Furcht erhalten wurde.

Die Marine hat mithin nicht nur während des ersten Teiles des Feldzugs durch die glänzende Betätigung des „Itis“ bei Taku und durch die über jedes Lob erhabne Haltung der Gesandtschaftsschutzwache in Peking sowie der Landungsdetachements bei der Expedition Seymour, bei den Kämpfen in und um Tientsin und dem Entsatz von Peking die wertvollsten Dienste geleistet, sondern auch während des zweiten Teils, nachdem die Landtruppen die innere Pazifikation übernommen hatten, zum Gelingen des Ganzen durch umsichtige und entschlossene Verwendung der einzelnen Teile des Geschwaders wesentlich beigetragen, ganz abgesehen von dem Nutzen, den sie den Transporten erwies. Sie hat darüber hinaus unter den Flotten aller Nationen durch ihren Geist des Mutes, der Tatkraft, der entschlossenen Offensive den deutschen Namen zu hohen Ehren gebracht; Admiral Seymours Ruf auf dem nächtlichen Rückzuge von Peking am 22. Juni, wo er der neuen drohenden Gefahr gegenüber die deutschen Kompagnien an die Spitze rief mit dem historisch gewordenen Befehl: *Germans to the front!* wird der deutschen Flotte als ein leuchtendes Ehren-
denkmal verbleiben:

Die Deutschen an die Spitze!

* * *

Auch der „Nauticus“, das „Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen,“ *) wächst mit seinen größern Zwecken. Sein jüngst erschienener fünfter Band umfaßt schon 530 Seiten, er ist mit 19 Tafeln und 25 Abbildungen im Text ausgestattet. Einzelner Teile des Inhalts hat sich die Tagespresse bemächtigt, sich aber dabei freilich meist auf den Abdruck des sorgfältig zusammengestellten Materials beschränkt. So haben namentlich Abschnitte aus dem Artikel „Die deutsche Kriegsmarine im Jahre 1902/03“ die Runde durch die Zeitungen gemacht, leider ohne die naheliegenden Schlußfolgerungen zu ziehen. Inzwischen sind diese von der Praxis der Dinge gezogen worden. Der Abschnitt über den Marineetat 1902/03 klagt mit Recht über die Streichungen von 1 Million Mark für Reparaturzwecke, ferner eines Flußkanonenboots und eines Vermessungsschiffs. Im Reichstage hat man das verhältnismäßig leicht genommen: die praktische Folgerung aber war die Entlassung einer größern Anzahl Werftarbeiter und ein Erlaß an die Werftdivisionen und sonstigen Kommandoabteilungen der Flotte, daß die zum Herbst zur Entlassung kommenden Mannschaften auf Beschäftigung auf den Kaiserlichen Werften nicht zu rechnen hätten. Das ist ein höchst bedauerlicher Zustand, sowohl für die Entlassnen wie für die, die keine Beschäftigung auf den Werften erlangen können, nicht am wenigsten aber für die Werften selbst, denen an der Erhaltung und sachgemäßen Ergänzung ihres Arbeitermaterials sehr viel liegen muß. Denn wenn je eine Arbeitsstätte so bedarf eine Kriegswerft eines Personals von der besten Schulung und der größten Zuverlässigkeit. Die sinn- und zwecklosen Streichungen aber

*) Nauticus 1903. Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Fünfter Jahrgang. Berlin, E. S. Mittler & Sohn.

bedeuten gar nichts als einen Aufschub auf Kosten der Sache selbst. Es hat doch keinen Sinn, mit großen Mitteln eine Flotte zu schaffen, aber die Reparatur von zwei Kreuzern, deren die Flotte so dringend bedarf, durch Streichung der Hälfte der verlangten Kosten — nebenbei einer einzigen Million — um mindestens ein Jahr in die Länge zu ziehen! Kommt im nächsten Jahre ein Seekrieg, so fehlen diese so sehr notwendigen Kreuzer durch Schuld des Reichstags, eine Schuld, die sich schwer und kostspielig rächen könnte. Solche kleinliche Streichungen erinnern an die verärgerte Kinderstube, an den Suppenkaspar: „Nein, meine Suppe eß ich nicht.“ Irgend ein sachlicher Grund für die Streichung der Reparaturkosten war nicht vorhanden, konnte bei der Geringfügigkeit des Betrags auch nicht einmal in der Finanzlage gesucht werden. Das Jahr 1904 wird der Flotte wesentlichen Zuwachs zuführen: die Linienschiffe „Braunschweig“ und „Elsaß“ sollen im Sommer und Herbst 1904 für Probefahrten fertig sein, ebenso soll im Jahre 1904 der Umbau der Brandenburg-Division beendet sein, und bis Herbst 1904 sollen auch die letzten im Umbau begriffenen Küstenpanzer fertig werden. Die vier Schiffe der Brandenburg-Division erhalten neben allgemeiner Entholzung und neuen Kesseln größere Kessel- und Kohlenräume, Verbesserung der Armierung und gepanzerte Kommandotürme; die Schiffe der Siegfriedklasse werden durch den Einbau eines 8,5 m langen Mittelstücks vergrößert, ihr Kohlenvorrat erhöht sich dadurch von 320 auf 580 Tonnen. Die Artillerie ist um zwei 8,8 cm-Geschütze und sechs 3,7 cm-Maschinenkanonen vermehrt worden; sie haben Gefechtsmasten, wesentliche Panzerverstärkung der Kommandotürme usw. erhalten. Die Schiffe mögen dadurch ihren Platz in der Schlachtlinie etwas besser ausfüllen, dennoch wird die gesamte Marine sehnlich die Zeit heranzuwünschen, wo diese acht Küstenpanzer planmäßig durch vollwertige Linienschiffe ersetzt sein werden. Bis das erreicht sein wird, wird immer ein ganzes Geschwader fehlen, erst dann können wir von einer wirklichen „Schlachtflotte“ reden. Inzwischen ist zu Anfang Juli die Formierung der in § 3 des Flottengesetzes vom 14. Juni 1900 vorgesehenen „aktiven Schlachtflotte“ durch Kaiserliche Order befohlen worden. Planmäßig sollte sie aus 17 Linienschiffen (einem Doppelgeschwader in 4 Divisionen und einem Flaggschiff), 16 Kreuzern (4 großen, 12 kleinen) und den entsprechenden Torpedobootsformationen bestehen. Doch sind an neuen Linienschiffen zur Zeit nur 10 (5 Kaiserklasse, 5 Wittelsbachklasse) vorhanden, eins davon, „Schwaben“, sogar noch in der Ausrüstung. Von der dritten neuen Division (Braunschweigklasse), von der gleichfalls 5 Schiffe gebaut werden, sind „Braunschweig“ und „Elsaß“ vom Stapel gelaufen und in der Ausrüstung begriffen, zwei andre Schiffe dieser Gattung liegen noch auf dem Stapel, das fünfte*) — M — ist erst durch den Etat für 1903 bewilligt worden, ebenso das erste für die künftige neue vierte Division (N). Bis zu deren Vollendung, die in den Jahren 1906 bis 1908 erfolgen wird, verbleibt, also wenigstens bis 1907, die Brandenburgdivision als vierte bei der aktiven Schlachtflotte, während für das zweite Doppelgeschwader (Reserveflotte) nur die schon ersatzfähige Sachsenklasse und die acht Schiffe der Agirklasse übrig bleiben. Von 1907 an wären

*) Die fünften Schiffe jeder Klasse bilden die Materialreserve.
Grenzboten III 1903

dann für dieses Doppelgeschwader, während zugleich der Ersatzbau für die Sachsenklasse begönne, die Brandenburgdivision, die Sachsendivision und die beiden Küstenpanzerdivisionen vorhanden, falls, was immerhin nicht unwahrscheinlich ist, die Brandenburgdivision nicht wieder nach Ostasien geht. Es würden in diesem zweiten Doppelgeschwader noch drei verschiedene Schiffsgattungen vertreten sein, die weder im Displacement, noch in Artillerie und Panzer, noch in Geschwindigkeit und Kohlenfassungsvermögen einander auch nur annähernd gleichkommen. Das Ausland hat somit tatsächlich noch recht wenig Grund, sich durch die „anwachsende“ deutsche Flotte bedroht zu fühlen, und der deutsche Philister soll um Himmels willen nicht glauben, daß alles getan sei, weil die Flotte „bewilligt“ ist. Die Aufklärungsgruppen von 16 Kreuzern, die wohl gleichfalls in 4 Divisionen zu formieren sein werden, sollen endlich im nächsten Jahre auch dienstbereit sein. Es wird hohe Zeit. Hat sich doch jüngst noch eine französische Stimme bei der Matifahrt unsers ersten Geschwaders sehr lobend über unsre Linienschiffe ausgesprochen, aber tadelnd darüber, daß sie aus Mangel an ausreichenden, schnellgehenden Kreuzern blind seien.

Der Tatsache gegenüber, daß die fremden Marinen Linienschiffe von 15000 bis 17000 Tonnen bauen, ist auch diese Frage für Deutschland einer abermaligen eingehenden Prüfung unterzogen worden. Die Schiffe der Wittelsbachklasse weisen etwa 11700 Tonnen auf, mit der Braunschweigklasse ist man auf 13200 Tonnen gegangen. Diese Schiffe haben außer wesentlicher Verbesserung der Panzerung und Verstärkung der Artillerie auch an Kohlenraum gewonnen, bleiben aber freilich mit ihren 1500 Tonnen Kohlenvorrat gegen die 2000 Tonnen des neuen englischen Linienschiffes „König Edward VII.“ — eines Schiffes von 16700 Tonnen Displacement — und gegen die 2200 Tonnen des amerikanischen Linienschiffes „Connecticut“ mit 16000 Tonnen Displacement stark zurück; die Wittelsbachklasse führt 1250 Tonnen Kohlen, ihre Besatzung beträgt 651, die der Braunschweigklasse 660 Köpfe, die Besatzungsetats der fremden größern Schiffe sind entsprechend höher. Weshalb Deutschland größere Schiffe zur Zeit nicht baut, ergibt sich aus folgendem:

Das Displacement eines Schiffes ist von seiner Länge, seiner Breite und seinem Tiefgang abhängig. Die geringe Tiefe unsrer Nordseehäfen und der dortigen Flußmündungen sowie des Großen und des Kleinen Belts macht einen Tiefgang von $7\frac{3}{4}$ Metern zur Bedingung, die Marinen anderer Staaten, die am Atlantic liegen, können den ihrigen bis auf 9 Meter und darüber erhöhen. Die Breite ist abhängig von der Breite der Hafeneinfahrten, Schleusen und Docks; diese nötigen bei uns zu einer Beschränkung auf 22 Meter Schiffsbreite. Die neue Hafeneinfahrt von Wilhelmshaven wird breiter angelegt, auch ließen sich die jetzigen Einrichtungen verbreitern, doch muß mit Rücksicht auf die Finanzlage noch davon Abstand genommen werden. Die Länge der Linienschiffe von 120 Metern könnte wohl ausgedehnt werden, doch wird absichtlich davon Abstand genommen, weil die schwere Artillerie an den Enden des Schiffes ihre Aufstellung findet und diese also besonders belastet, auch müssen Länge und Breite in einem gewissen Verhältnis bleiben. Wie für die Linienschiffe,

ist auch für die Kreuzer die Prinzipienfrage endlich zur Entscheidung gelangt. Gegenwärtig hat unsere Marine Panzerkreuzer, große (geschützte) Kreuzer (Herthaklasse) und kleine Kreuzer. Für die Panzerkreuzer wollte man an einem Displacement von 9000 Tonnen festhalten (Prinz Heinrich 8931 Tonnen, Prinz Adalbert 9048, ebenso Friedrich Karl), während der jüngst vom Stapel gelassene Roon 9600 Tonnen hält, und zwar glaubte man mit diesem Displacement auszukommen trotz der amerikanischen 14000-Tonnenkreuzer, nachdem England auf 9800 Tonnen zurückgegangen war. Jetzt teilt Nauticus jedoch mit (S. 8), daß bei der fortgesetzt wachsenden Größe der fremden Panzerkreuzer auch bei uns eine weitere Displacementsvergrößerung, die zunächst der Geschwindigkeit zugute kommen sollte, unvermeidlich sei und bei den folgenden Neubauten zur Geltung gelangen werde. Weiter heißt es (S. 9): „Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Typ der geschützten Kreuzer, wie er in der Herthaklasse sich darstellt, in dem Kreuzerbau der deutschen Marine als ein Übergang zu dem heutigen Panzerkreuzer anzusehen ist, bei dem in Kampfkraft, Geschwindigkeit und Kohlenvorrat die Unvollkommenheiten zu vermeiden gesucht werden, die der Herthaklasse anhaften.“ Trotzdem bleibt es zweifelhaft, ob nicht mit der Zeit ein Mitteltyp zwischen dem etwa 10000 Tonnen-Panzerkreuzer und dem 3200 Tonnen-Kleinen Kreuzer doch nötig werden wird. Gewiß ist der Panzerkreuzer durch seine Eigenschaften vortrefflich als Führer der Aufklärungsgruppe sowie der Kreuzerdivision im Auslandsdienst. Aber namentlich bei diesen bleibt es fraglich, ob sie nicht daneben wenigstens noch ein 5 bis 6000 Tonnen-Schiff, anstatt nur drei kleine Kreuzer enthalten sollte.

Von dem Sollbestand der Flotte an vierzehn großen Kreuzern gehören fünf der Herthaklasse an, dazu die Kaiserin Augusta, also sechs Schiffe, die künftig wohl ausschließlich im überseeischen Stationsdienst Verwendung finden und nach ihrem Verbrauch durch Panzerkreuzer ersetzt werden dürften. Auf diese entfallen demnach nach Maßgabe des Flottengesetzes acht, von denen drei im Dienst, zwei im Ausbau begriffen sind und eins im laufenden Sommer auf den Stapel kommt. Es blieben dann zunächst nur noch zwei Panzerkreuzer zu bauen. Da aber die acht Aufklärungsdivisionen der Schlachtflotte schon allein acht Panzerkreuzer erfordern, einer wenigstens in Ostasien gebraucht wird, einer für die amerikanische Division, so werden einschließlich der Materialreserve wenigstens noch vier bis sechs Panzerkreuzer nötig sein, die bei den Beratungen über die Auslandsflotte gefordert werden dürften.

Vom Sollbestand der im Gesetz vorgesehenen 38 kleinen Kreuzer sind 29 im Dienst oder vorhanden, zwei speben vom Stapel gelaufen, „Bremen“ und „Hamburg,“ „Ersatz Zieten“ steht auf dem Stapel, und zwei sind in diesem Sommer in Angriff genommen, sodaß noch vier kleine Kreuzer zu fordern bleiben. Die kleinen Kreuzer repräsentieren bis jetzt gleichfalls die verschiedensten Typen. Die jüngst vom Stapel gelaufenen „Bremen“ und „Hamburg,“ „Ersatz Zieten“ und die neu in Angriff genommenen kleinen Kreuzer weisen einige nicht unbedeutende Veränderungen und Verbesserungen auf.

Die Ausschaltung der geschützten Kreuzer und die Vergrößerung der

Panzerkreuzer mußten zu einer Vervollkommnung der kleinen Kreuzer führen. Es wird bei den fünf gegenwärtig im Bau begriffenen Schiffen dieser Klasse die Geschwindigkeit von 21 auf 22 Seemeilen erhöht (Maschinen 10000 statt 8000 Pferdekkräfte), der Gesamtkohlenvorrat wird statt 550 künftig 800 Tonnen betragen, die Maschinenräume werden bequemer und luftiger und erhalten besonders starken Panzerschutz, die Artillerie soll aus zehn 10,5 cm-Kanonen, zehn 3,7 cm-Maschinenkanonen und vier 8 m-Maschinengewehren bestehen. Die Maße sind: Länge 106 Meter, größte Breite 12,8, Tiefgang bei 3200 Tonnen Displacement rund 5 Meter. Auch hier scheint man also zu einem bestimmten Typ gelangt zu sein. Damit haben wir bei den seit dem Jahre 1898 gebauten kleinen Kreuzern schon drei verschiedene Gattungen zu verzeichnen. Ob in dem oben beschriebenen Typ nunmehr der „Normaltyp“ gefunden ist, bleibt abzuwarten. Wünschenswert wäre es.

Wie schon das vorige Jahrbuch bei einer Zusammenstellung der internationalen Seestreitkräfte in Ostasien hervorhob, ist in Aussicht genommen worden, die vertagte Forderung für die Auslandsflotte im Jahre 1904/05 an den Reichstag zu bringen, damit die Neubauten im Jahre 1906 begonnen werden können. „Es ist dringend erforderlich, daß die Auslandsflotte ebenso wie die heimische Flotte in sich selbst sowohl nach Zahl wie nach Typen organisiert wird.“ Neuerdings gewinnt es den Anschein, als ob wegen der sonstigen Obliegenheiten des Reichstags (Handelsverträge) die Forderung für die Auslandsflotte noch verschoben werden würde, und die Bewilligungen erst für den Etat von 1906 beantragt werden sollen. Auch ist noch nicht erkennbar, ob die Ansichten über die Organisation und den Umfang der Auslandsflotte schon völlig feststehen, welche Gefechtskraft man ihr geben, ob man Linienschiffe oder Panzerkreuzer einstellen will usw. Am zweckmäßigsten wäre ein Geschwader von acht Linienschiffen (nebst zwei Materialreserven), von dem eine Division in Ostasien aktiv, die zweite (eventuell in der Heimat) in Reserve erhalten würde, demgemäß zwei Kreuzerdivisionen für Ostasien, je eine Division für Ostamerika, Westamerika, Afrika und Südsee. Es würden das 10 Linienschiffe und 24 Kreuzer (ohne Materialreserve) in geschlossenen taktischen Formationen sein, ihre Vollendung wäre bis zum Jahre 1913 in Aussicht zu nehmen, da ihr Bau neben den Neubauten und Ersatzbauten für die Heimatsflotte einhergehen müßte. Kann Deutschland in finanzieller Beziehung sowie in der Heranbildung der Offiziere und Mannschaften das leisten — die technische Leistungsfähigkeit steht ja außer Zweifel —, so würden wir ungefähr um das Jahr 1915 endlich eine der Stellung Deutschlands, seinen überseeischen und seinen heimatlichen militärischen Interessen einigermaßen entsprechende Wehrkraft zur See haben. Zwölf Jahre sind freilich eine lange Zeit, es ist kaum anzunehmen, daß wir noch so lange Frieden behalten, außerdem gehört dazu eine Volksvertretung, deren Patriotismus dauernd auf der Höhe ihrer Pflichten steht.

Auf den sonstigen, ebenso lehrreichen wie interessanten Inhalt des Buches läßt sich nur kurz verweisen. Die Fortschritte der fremden Kriegsmarinen, die neusten Fortschritte der deutschen Handelsmarine, die englische, die französische und die amerikanische Handelsmarine sind eingehend behandelt; die

Aufsätze „Weltpolitik und Seemacht,“ „Ein Jahr des Fortschritts in China“ und „Die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands in Südamerika“ sind sehr beachtenswert. Nicht minder der Artikel „Artillerie und Panzer“, der es unternimmt, diese schwierige Materie in einer auch dem Laien verständlichen Weise vorzulegen. Den allgemein interessanten Angaben entnehmen wir, daß z. B. das Panzergewicht des Linienschiffs Kaiser Wilhelm der Zweite 33,2 Prozent in Prozenten des Schiffsgewichts beträgt, das Artilleriegewicht 7,6, der Panzer wiegt also beinahe das Fünffache der Artillerie. Der Panzer eines Linienschiffs kostet etwa 6 Millionen Mark, der früher etwa 2300 Mark für die Tonne betragende Preis ist auf 1800 bis 1950 Mark herabgegangen, je nach der Schwierigkeit der Form. Bei Panzerkreuzern — die an diese Schiffsgattung zu stellenden Anforderungen werden genau angegeben — sind die Panzer- und die Artilleriegewichtsprozente zugunsten der Geschwindigkeit und des Kohlenfassungsvermögens sehr viel geringer als die bei einem Linienschiff und betragen etwa zwei Drittel davon. Der Panzerkreuzer ist also um soviel verwundbarer.

Der Artikel handelt eingehend über Panzerschutz, schwere Artillerie, mittlere Artillerie und leichte Artillerie, über Aufstellung der Geschütze, über Pulver und Geschosse. Für die Wahl des Kalibers ist nicht das feindliche Kaliber, sondern der zu durchschlagende Panzer maßgebend. Etwas tröstlich ist es, über den Wettkampf zwischen Artillerie und Panzer in der Einleitung zu erfahren: „Die Artillerie soll einen bestimmten Panzerschutz durchschlagen. Der Panzer soll eine bestimmte Klasse von Geschützen abweisen. Der in diesen beiden Forderungen liegende Widerspruch würde unendlich sein, wenn man Geschütz- und Panzerstärke nach Belieben steigern könnte. Das ist jedoch keineswegs der Fall. Die Geschützkaliber finden ihre obere Grenze in der Handhabung, vor allem in den außerordentlich wachsenden Ausbreitungen.“

Ein tüchtiges Buch, dem weite Verbreitung zu wünschen ist, namentlich bei all denen, die Deutschlands Wohl und Wehe mit zu beraten und mit zu beschließen haben.

H. J.



Koloniale Spiegelbilder mit besonderer Berücksichtigung Samoas

Von F. Reinecke

(Schluß)



nach Kolonien, besonders solchen, die für Deutschland als Reste aus der großen Teilung der Erde übrig geblieben waren, kann man nicht verlangen, daß sie sich plötzlich oder auch nur bald als Goldgruben erweisen, und auch wenn sie an sich und von Natur aus gut und produktiv sind, wäre es ein Fehler, sie nach alten (nicht bewährten) Mustern à tout prix, ohne Rücksicht auf die Zukunft auszubeuten. Zu solcher Ausplünderung waren und sind, wie jeder- mann weiß, unsre Kolonien mit geringen Ausnahmen auch nicht geeignet.