



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

F., W.: Stützpunkte und Überseetelegraphen

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



## Stützpunkte und Übersee-Telegraphen



Die politischen Vorgänge der letzten Jahre haben es dazu gebracht, daß wir in unseren Kriegsvorbereitungen einseitig geworden sind. Die immer mehr in Erscheinung tretende Zusammenziehung der europäischen Flotten in ihren heimischen Gewässern hat uns dazu veranlaßt auch unsere maritime Verteidigung zunächst dahin zu verstärken, und so sind keine Mittel übrig geblieben, uns auf Kriegshandlungen in ferner gelegenen Gewässern in dem Maße vorzubereiten, wie es sonst vielleicht geschehen wäre.

Für jede kriegerische Operation müssen zwei Grundlagen einwandfrei gesichert sein: Die Verbindung mit der Leitung und dem ganzen Apparat des Nachrichtenwesens und die Operationsbasis. Sind diese beiden Elemente nicht absolut zuverlässig, so ist jeder Erfolg der kriegerischen Tätigkeit in Frage gestellt.

Nach Nauticus, dessen Gedankengang hier mehrmals gefolgt werden muß, gibt es für das überseeische Nachrichtenwesen, soweit es größere Entfernungen zu überwinden hat, im Schnellverkehr hauptsächlich zwei Hilfsmittel, die Drahttelegraphie und die drahtlose Telegraphie (F. L.). Beide Instrumente sind in ihrer Nutzbarkeit so grundverschieden, daß sie einander nicht ersetzen, sondern nur ergänzen können. Vom Standpunkt des Strategen aus sollten sie im Prinzip immer zusammen arbeiten und nur aus Hilfsweise zur Herstellung der Verbindung zweier weit voneinander entfernter Punkte dürfte das eine ohne das andere angelegt werden. Der hauptsächlichste Unterschied für den Strategen ist nämlich der, daß das Kabel mit verhältnismäßiger Sicherheit Punkte aneinander knüpft, während die F. L. Flächen bedeckt. Das Kabel überträgt seine Telegramme mit großer Schnelligkeit, ohne das eine andere als die gewünschte Empfangsstation es bemerkt. Es ist aber, sobald einmal aufgefunden, leicht zu zerstören und schwer wieder herzustellen. Die F. L. gebraucht zur Übermittlung längere Zeit als das Kabel. Sie wirkt über Flächen, wird also von allen in ihrer Reichweite befindlichen Stationen gehört, ihre Anlagen sind aber von See aus nicht ohne weiteres zu zerstören und können, wenn die nötigen Reserveteile vorhanden sind, verhältnismäßig schnell wieder hergestellt werden. Beispielsweise empfängt ein von Berlin nach New York übermitteltes Kabelgramm nur jene Stadt selbst und die Stationen, an welche

es erneut weiter telegraphiert wird. Ein Funkpruch, der über die gleiche Strecke abgegeben wird, ist mit dieser einen Handlung auch sämtlichen in seiner Reichweite befindlichen F. T.-Stationen zugegangen; mögen sie sich auf dem Lande oder auf See an Bord von Schiffen befinden. Es ist klar, daß in dieser Art die beiden Nachrichtenmittel nicht nur füreinander ergänzend wirken, sondern daß sie auch jedes an sich für einen Kriegführenden besondere Vorteile besitzen.

Während nun das eine dieser Verkehrsmittel, die F. T., bei uns schon soweit berücksichtigt worden ist, daß wir nach den augenblicklich in Schwebelage befindlichen Projekten darauf rechnen können, in absehbarer Zeit zwei größere Gebiete funktentelegraphischer Verbindungen zu besitzen — Deutschland mit den afrikanischen Besitzungen, Tsingtau mit den Südseekolonien —, liegt unser Kabelwesen noch im argen.

Unser nordamerikanisches Kabel wird für unsere Kriegführung nur wenig in Frage kommen. Wichtiger ist das nach Südamerika gelegte, das eine Abzweigung nach den westafrikanischen Kolonien erhalten soll. Leider genügt dieses den vom strategischen Standpunkt aus zu stellenden Anforderungen in keiner Weise, denn es hat zwei Landungspunkte, die im Besitz schwächerer fremder Mächte liegen, auf den kanarischen Inseln und in Liberia. Es ist dieses ein bedeutender Nachteil in seiner Anlage, da der am leichtesten zu findende und zu zerstörende Teil eines Kabels an seinen Landungsstellen liegt und so diese beiden nicht durch deutsche Waffen zu verteidigenden Punkte als eine schwere Gefährdung der gesamten Kabelverbindung zu betrachten sind.

Gänzlich fehlt noch ein Anschluß an unseren Tsingtau-Südsee-Komplex. Bis her hängt jenes Gebiet verkehrstechnisch an Kabeln fremder Mächte.

Die Herstellung dieses Anschlusses wird in dem angeführten Artikel des Nauticus nicht gefordert. Sie mag zunächst auch noch wegen der großen zu überwindenden Entfernung Schwierigkeiten technischer und pekuniärer Art haben, ihre Notwendigkeit ist aber unschwer aus den dort gegebenen Darstellungen als Folgerung zu ziehen.

Weniger einfach ist es, aus seiner Besprechung überseeischer Stützpunkte zu einem Schluß zu kommen. Es wird nur allgemein der hohe Wert solcher Anlagen besprochen und dann kurz gesagt, daß von Deutschland, abgesehen von dem nicht als Hauptstützpunkt eingerichteten Tsingtau, „anscheinend keine Schritte getan sind, um andere koloniale Häfen zu Stützpunkten auszubauen.“

Da nun ohne Zweifel in dieser Hinsicht eine bedeutende Schwäche Deutschlands besteht, die zu beseitigen allerdings vielleicht noch fernen Zeiten überlassen bleibt, so sei hier versucht, in kurzer Überlegung festzustellen, was von uns in Zukunft zu tun sein wird.

Nauticus stellt den Begriff „Stützpunkt“ folgendermaßen klar: „Als Stützpunkt kann ein Ort bezeichnet werden, der einzelnen oder allen Anforderungen als Station des Nachrichten- und Befehlswesens wie des Versorgungs- und

Reparaturwesens entspricht. Der Grad, in dem ein militärischer Platz den Anforderungen der Strategie gerecht zu werden vermag, entscheidet darüber, ob er als Hauptstützpunkt oder Nebenstützpunkt zu bezeichnen ist.“

Also eine der Hauptforderungen an einen solchen Platz ist, daß er den Ansprüchen des Nachrichtenwesens genügt, sie muß deswegen hier hervorgehoben werden, weil sie am besten geeignet ist, die richtige Örtlichkeit für eine solche Anlage ausfindig zu machen. Sie stützt sich, im Grunde genommen, nicht auf die Natur des Platzes selbst, sondern auf seine Beziehungen zu seiner weiteren Umgebung, auf geographische Verhältnisse, wie sie von der Natur geschaffen sind, und auf künstliche Anlagen, die Verkehrswege.

Nimmt man nun eine Karte zur Hand, auf der die vorhandenen Kabel und F. T.-Stationen eingezeichnet sind, sieht man sehr bald, daß voraussichtlich der Anschluß unserer afrikanischen Kolonien an die heimischen F. T.-Stationen in der geplanten F. T.-Großstation Kamerun erreicht werden soll. Wenn diese Station mit den heimischen Anstalten wirklich guten Verkehr erreicht — und hierzu besteht nach den vor mehreren Jahren bekannt gewordenen Versuchen alle Aussicht —, so ist hierdurch die Schwäche unserer Südamerika- und Westafrikakabel zum Teil wieder ausgeglichen, soweit dieses durch F. T. eben geschehen kann. Von Kamerun aus wird sodann Verbindung mit Ostafrika und Südwestafrika uns schwer zu erhalten sein. Es wurde nun schon gesagt, daß, wenn in dieser Art eine ausgedehnte Zone deutscher F. T.-Verbindung auf der westlichen Halbkugel geschaffen ist, eine Verbindung dieses Gebietes durch Kabel an den Südpol das Gegebene sein würde.

Es wäre dann also in dem afrikanischen Landungspunkt dieses Kabels, sagen wir in Dar es Salaam, ein Verbindungspunkt geschaffen für die bisher getrennten Gebiete beider Halbkugeln. Hiermit hätte dieser Platz tatsächlich die wesentlichste Eigenschaft eines Stützpunktes.

Betrachtet man nun Ostafrika weiter in seinen Beziehungen zu dem Weltverkehr, so findet man, daß es in nicht allzugroßer Entfernung von dem südlichen Ausgang des Roten Meeres liegt, also einer der belebtesten Handelsstraßen der Welt, der von Europa nach Ostindien, Ostasien und Ostafrika. Es liegt auch nicht ungünstig zu dem Wege Kap der guten Hoffnung — Ostindien, der bei einer etwaigen Sperrung des Suezkanals außerordentlich belebt sein würde. Ein ostafrikanischer Stützpunkt würde demnach nicht nur ein guter Verbindungspunkt in der strategischen Operationslinie Europa — Tsingtau sein, sondern er würde auch schon an sich eine gute Operationsbasis für Seestreitkräfte bilden, die von ihm aus diese wichtigen Verkehrslinien beeinflussen sollen, sei es in Verteidigung der deutschen Schifffahrt, sei es im Angriff auf die feindliche.

Man bedenke weiter, daß für den Indischen und Stillen Ozean mit der Eröffnung des Panamakanals von vielen Seiten eine ganz bedeutende Steigerung des Verkehrs erwartet wird, sowie ferner, daß es diese Gestade sind, denen gegenüber das in schweren Entwicklungskämpfen liegende China, das auf-

strebende Japan, das aussichtsreiche Australien liegen. Man erinnere sich, daß dort noch andere Gebiete sind, die allerdings weniger in der Allgemeinheit genannt werden, die aber doch nicht geringere Entwicklungsmöglichkeiten bieten: Siam, das in seiner Natur keiner indischen Kolonie nachsteht, und der holländische Besitz, für dessen Förderung noch verhältnismäßig recht wenig geschehen ist. Erwägt man die Entwicklungsmöglichkeit und die Tatsache, daß der deutsche Kaufmann gewohnt ist, an solchen Entwicklungen in weitgehender Weise teilzunehmen, so wird man zu dem Schluß kommen, daß es früher oder später nötig sein wird, der militärischen Sicherung dieser Interessen ein großzügigeres Gepräge zu geben, als sie bisher zeigt.

Für den Schutz unserer ostafrikanischen Interessen kann von dem aufblühenden Tsingtau aus gesorgt werden, wie es ja jetzt schon in reichem Maße geschieht, soweit es die Zahl des bisher verfügbaren Schiffsmaterials erlaubt. Doch bedarf das Kolonialgebiet in der Südsee angesichts dieser Zukunftsmöglichkeiten einer weitergehenden Berücksichtigung als bisher, also ebenfalls der Errichtung eines Stützpunktes; denn gerade durch die Inselwelt unserer Südseegebiete laufen jene Schifffahrtslinien, für die man eine starke Belebung erwartet, die von Westamerika nach Ostafrika und Australien sowie die Ostafrika—Australische. Für diese beiden Stationen Tsingtau und Südsee würde Ostafrika das nötige Verbindungsglied nach der Heimat zu geben.

Wurden bisher nur die Schlüsse gegeben aus einem Aufsatz, der lediglich strategische Forderungen berücksichtigt, so sei hier noch kurz erörtert, welche weitere Dienste eine Befestigung dieser als Stützpunkte gedachten Plätze leisten würde.

Die Befestigung eines Platzes als Stützpunkt ist nicht nur von Wert für die an kriegerischen Handlungen beteiligten Streitkräfte, sondern auch in recht hohem Maße für die ihrem Gewerbe nachgehende Zivileinwohnerschaft des betreffenden Gebietes und für die Handelschifffahrt sowohl des Ortes selbst wie auch der benachbarten Gewässer.

Wenn schon ein jeder Krieg eine schwere Schädigung der Erwerbstätigkeit der gesamten Bevölkerung mit sich bringen wird, so ist es doch Sache des Staates, Vorkehrungen zu treffen, daß diese in so geringen Grenzen wie möglich gehalten wird. Schon das Interesse der Kriegführung selbst verlangt es, denn ohne die Erwerbstätigkeit der Zivilbevölkerung würde in kürzester Zeit die Vorbedingung jeder Waffentätigkeit, der Strom des Geldes, infolge der zurückgehenden Steuerkraft des Volkes versiegen und der Staat wie unter innerer Auszehrung zusammenbrechen. Die Erwerbstätigkeit einer Hafenstadt beruht nun aber daheim wie in den Kolonien auf der Schifffahrt. Sowohl das Wirken des Großkaufmanns wie des Plantagenbesizers, des weißen Kleinträmers wie des schwarzen Hafearbeiters findet ein Ende, wenn die Dampfer ausbleiben, die bestimmt sind, das eingelieferte Erz in Europa in bar Geld umzusetzen, und welche die zum Verkauf an die Eingeborenen bestimmten europäischen Industrieartikel herbeischaffen sollen. Wird der Hafenplatz in seiner Tätigkeit

lahmgelegt, so herrscht im selben Moment dort Totenstille. Die Folgen sind aber noch schlimmere. Nicht der Platz allein ist hiermit aus der Liste alles Lebenden gestrichen, vielmehr als in Europa, wo in jedem Lande die Bevölkerung noch durch die Wechselseitigkeit ihrer Tätigkeit zum Erwerb Möglichkeit findet, sind die Kolonien auf ihre Hafenplätze angewiesen. Die Kohle, die in Schantung abgebaut wird, und die Kopra, die in Neuguinea gewonnen wird, kann in diesen Gebieten gar nicht oder nur zum geringsten Teil verbraucht werden. Erst durch ihre Verschiffung gewinnt sie ihren Geldeswert, und ist diese durch Sperrung des Hafenplatzes infolge kriegerischer Aktionen nicht mehr möglich, so legt auch der Einwohner des Hinterlandes wegen Mangel an Arbeit in kürzester Zeit die Hände in den Schoß.

Kann die Sperrung eines Hafenplatzes durch seine Befestigung verhindert werden? Gewiß! Denn der Seeverkehr eines Hafens kann auf zweierlei Weise lahmgelegt werden: durch Besetzung des Platzes und durch Blockade. Die erstere ist die bedeutend einfachere und gründlichere Maßregel für unsere in Frage kommenden Gegner. In allen Weltteilen vermögen sie Landstreitkräfte ins Feld zu führen, die unseren schwachen Schutztruppen an Zahl weit überlegen sind. Wenn diese zum Angriff auf einen unbefestigten Hafenplatz benutzt werden sollen, können sie nach bequemem und schnellem Seetransport unter dem Schutz des Artilleriefeuers eines einzigen Kreuzers binnen wenigen Stunden nach ihrem Erscheinen vor dem angegriffenen Ort den Strand gewonnen haben, um unsere unterlegenen Landstreitkräfte zu vertreiben. Auch die hartnäckigste Gegenwehr unserer Schutztruppen würde nicht hindern können, daß ein stärkerer Gegner sich bald nach Kriegsausbruch der wichtigsten Seeplätze bemächtigte und sie in ihrer Wirksamkeit als Übermittler des Überseeverkehrs lahmlegte.

Anderß wenn der Platz auch nur durch eine Batterie, sagen wir von vier modernen 21 cm-Kanonen, geschützt wäre. Die Landung könnte dann erst unternommen werden, wenn die Küstenartillerie niedergekämpft wäre, und an diese Aufgabe würden sich die feindlichen Kreuzer, bei der geringen Besetzung der auswärtigen Stationen mit gepanzerten Schiffen, wohl schwerlich heranzumachen. Sollten sie wirklich Erfolg gehabt haben, so würden sie wohl infolge der unvermeidlichen schweren Beschädigungen für ihren in erster Linie stehenden Zweck, die Jagd auf deutsche Kreuzer, für lange Zeit untauglich sein.

Bei Befestigung des Platzes bleibt also für seine Sperrung nur die Blockade. Eine Blockade findet rechtliche Anerkennung aber nur, wenn sie effektiv ist, d. h. wenn sie wirklich so gründlich durchgeführt wird, daß der Verkehr von Seeschiffen im allgemeinen verhindert wird. Es würde dies ein einzelner Kreuzer aber keinesfalls leisten können, sondern es müßten mehrere dazu herangezogen werden, schon weil, abgesehen von der notwendigen zeitweisen Entfernung zur Kohlenergänzung, ein einzelnes Fahrzeug nur bei außerordentlich günstigen Fahrwasserhältnissen außerhalb der befestigten Küstenbatterien die nötige Übersicht über den Seeraum hat.

Da aber die Verteidigung der feindlichen Handelschiffahrt gegen die deutschen Kreuzer eine viel wichtigere Aufgabe für jeden unserer Gegner darstellt, als die langwierige Blockade einzelner Auslandshäfen, ist bei der geringen Zahl der Auslandskreuzer jeder Nation mit Bestimmtheit anzunehmen, daß wenigstens während des ersten Teils eines Krieges, so lange unsere Kreuzer noch nicht vernichtet sind, diese Plätze unbelästigt bleiben würden und ihren Verkehr durch neutrale Schiffahrt aufrecht erhalten könnten. Allerdings muß hierbei vorausgesetzt werden, daß unsere Auslandskreuzer sich nicht gleichsam wie Besatzungstruppen einer Festung, sich an den Stützpunkt kleben, sondern ihn nur zeitweise, etwa zur Kohlenergänzung und zu Reparaturen, aufsuchen. Mit dem Weiterbestehen unserer eigenen Handelschiffahrt dürfte allerdings kaum zu rechnen sein.

Wir kommen hiermit zu der Frage, was wird im Kriege aus der deutschen Handelsflotte und in welcher Weise kann die Befestigung einiger Auslandshäfen ihr eine Unterstützung bieten.

Man betrachte den schwersten Kriegsfall: Deutschland gegen England und Frankreich. Welche Maßnahmen das Reichsmarineamt und die Schiffahrtsgesellschaften bei Kriegsausbruch zum Schutz der in See befindlichen Schiffe und ihrer wertvollen Ladungen zu ergreifen gedenken, ist naturgemäß nicht bekannt, doch kann man wohl annehmen, daß die Schiffahrt deutscher Flagge von allen Meeren verschwinden würde, wenn nicht freiwillig, so durch die Tätigkeit feindlicher Kreuzer und Hilfskreuzer gezwungen. Es würde den deutschen Handelsschiffen nichts übrig bleiben, als den Schutz deutscher oder neutraler Häfen aufzusuchen, denn für ihre Sicherung auf hoher See könnte seitens der Kriegsmarine in Anbetracht der geringen Zahl unserer Auslandskreuzer kaum viel geschehen. Der Schutz neutraler Häfen wäre gut, wenn die betreffenden Mächte wirklich den Willen hätten, ihn zu bieten. Es ist aber die Frage, ob nicht Gouverneure schwächerer neutraler Mächte fremden Einflüssen genügend zugänglich wären, um deutsche Handelsschiffe unter vorgeschütztem Hinweis auf Platzmangel oder ungenügende Gesundheitspässe zum Wiederauslaufen zu veranlassen oder andere Drangsalierungen ausüben; ferner wäre das Schiff mit Ladung und Personal für die Dauer des Krieges wahrscheinlich einer Benutzung durch unsere Kreuzer entzogen. Und schließlich sind durchaus nicht überall neutrale Häfen sofort zu erreichen. Beispielsweise würde ein Dampfer, der in Apia von dem erwähnten Kriegsausbruch überrascht würde, keinen derartigen Zufluchtsort zur Verfügung haben.

Anderß wäre es bei Vorhandensein befestigter Stützpunkte. Die Stätten, die ein Handelsfahrzeug sorgfältig zu meiden hat, weil sie, wenn ungeschützt, die feindlichen Kreuzer direkt auf sich ziehen, würden befestigt sichere Zufluchtsstätten bieten und aus dem Mittel der stillliegenden Dampfer könnten deutsche Kreuzer leicht Material und Personal ergänzen.

Aus dem Gesagten dürfte hervorgehen, daß also die Anlegung von Stützpunkten im Auslande nicht nur im strategischen Sinne ihre Vorteile hat, sondern

daß auch die dadurch geschützten Gebiete im Kriegsfall durch Sicherung der Fortführung ihrer friedlichen Entwicklung bedeutend gewinnen würden.

Daß diese Ideen nicht sofort am morgenden Tag in die Tat umgesetzt werden dürften, wurde schon gesagt. Noch sind unsere fraglichen Kolonialgebiete und die erwähnten Länder am Stillen und Indischen Ozean nicht soweit in ihrer Entwicklung vorgeschritten und noch ist die Frage der Sicherung unseres Besitzes auf der östlichen Halbkugel nicht so brennend geworden, daß nicht andere Forderungen des nationalen Wehrwesens dringlicher sind, es ist auch falsch, auf einmal allzuviel unternehmen zu wollen, denn es führt zur Zersplitterung der verfügbaren Kräfte und man ist schließlich an keiner Stelle stark.

Zu entscheiden, wann die angedeuteten oder ähnliche Projekte zur Ausführung kommen sollen, ist Sache der verantwortlichen Stellen. w. f.

## Maßgebliches und Unmaßgebliches

### Sprache

**Sophus Hochfeld:** „Das Künstlerische in der Sprache Schopenhauers.“ (Johann Ambrosius Barth, Leipzig 1912. N. 5.)

Simmel sagt einmal: „Philosophie ist ein Temperament, gesehen durch ein Weltbild.“ Nun taugt diese Brille nicht für jedermanns Augen. Trotz ehrlicher Bemühungen auf beiden Seiten ist es noch nie gelungen und wird es nie gelingen, Philosophie in den Kulturbesitz des Volkes überzuführen. Es ist nicht die Wissenschaft, die dabei verliert. Aber so gewiß die Philosophie zum wesentlichen Bestande jeder Kultur gehört, ist das Volk in seinem Anteil an dieser Kultur verkürzt, wenn ihm der philosophische Geist seiner Zeit völlig fremd bleibt. Was ist da zu tun? Wir müssen uns begnügen, aus der Kultur des Volkes, als seinem dauernden Besitz, alles Inhaltliche, Problematische der Philosophie auszuschneiden und sie nur nach dem formalen Gesetz ihrer Bildung mitzuteilen, also gleichsam die physische Struktur des wissenschaftlichen Gehirns statt einer Psychologie der Wissenschaft selbst zu geben. Nicht die Summe der Erfahrung gilt es populär zu machen, sondern das Ausmaß des Geistes, das nötig war, diese Summe zu begreifen. Und wäre der Erfolg auch nur eine bescheidene Korrektur der extremen Werturteile, deren sich

die Halbverstandene, d. h. also die weniger als gar nicht verstandene Wissenschaft im gemeinen Kopfe erfreut, der zwischen einer „gefunden“ (lies: faulen) Stepsis und der Begeisterung schwankt, daß wir es „so herrlich weit gebracht.“

Als einen neuen Schritt auf diesem Wege begrüße ich die vorliegende Schrift von Sophus Hochfeld. Vor keinem anderen Philosophen als Schopenhauer wird es uns so klar, daß nach Abzug des inhaltlichen Weltbildes als ungelöster Rest ein Temperament verbleibt, also ein Boden, der jedem vertraut ist. Dieses Temperament Schopenhauers in seiner stilistischen Spiegelung macht sich Hochfeld zur Aufgabe und gibt damit für jeden nicht fachphilosophisch Interessierten ein ebenso eigenartiges wie ansprechendes Bild seines zeitlosen Wertes. Mit großem Fleiß und sicherer Beherrschung des weitverstreuten Materials sind hier die künstlerischen Elemente seiner Sprache zusammengetragen und in einem umfangreichen Anhang übersichtlich klassifiziert. (Bei den Schimpf- und Fremdwörtern ist leider von der sonst sorgfältig durchgeführten Stellenangabe abgesehen worden; was aber schließlich nur der Fachmann bedauert.) Die vorausgehende systematische Untersuchung leitet eine sehr glückliche, historische Einordnung Schopenhauers in die literarische Entwicklung