



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Weltfahrt der amerikanischen Flotte

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



Die Weltfahrt der amerikanischen Flotte

Es ist nur begreiflich, daß die Weltreise der amerikanischen Flotte nach wie vor in allen Teilen der Erde mit der größten Aufmerksamkeit verfolgt wird. So ist es nicht nur auf dem ersten Teile der Fahrt der Fall gewesen, der in San Franzisko seinen Abschluß gefunden hatte, sondern dieses Interesse äußert sich vielleicht in noch höherem Maße jetzt, nachdem kürzlich der zweite Abschnitt dieser denkwürdigen Reise begonnen hat, wobei die Hawaiiinseln und Samoa aufgesucht wurden, und nachdem am 9. August der erste eigenartige Zwischenakt mit dem bis zum 5. September währenden Aufenthalt des Geschwaders in Australien, in Auckland, Sydney und Melbourne stattgefunden hat. Die vierzehntägige Pause wird nun allenthalben in der Presse dazu benutzt, Rückblicke und Ausblicke zu tun und die Erfahrungen und Beobachtungen chronologisch aneinanderzureihen, die zuerst Admiral Evans und dann sein Nachfolger im Amt als Flottenchef, Konteradmiral Sperry, auf den verschiedensten Gebieten bisher gesammelt haben, und die von lehrreichem Interesse erscheinen. Da wird vor allen Dingen hervorgehoben, daß bis jetzt die Reise unter der pünktlichsten Innehaltung des Programms verlaufen ist, und daß namentlich das erste große Marschziel, San Franzisko, genau zu dem festgesetzten Zeitpunkte erreicht wurde. Wenn auch diese Tatsache von der amerikanischen Presse mit etwas reklamehafter Überschwenglichkeit gepriesen und in den Vordergrund gestellt wird und darüber in Vergessenheit gerät, daß das ganze Unternehmen unter den denkbar günstigsten Verhältnissen bis in alle Einzelheiten vorbereitet werden konnte, so wie es nur im tiefsten Frieden möglich ist, so muß doch unumwunden anerkannt werden, daß Material und Personal gutes geleistet und allen Anforderungen entsprochen haben. Andernfalls würde es dem Geschwaderchef schwerlich gelungen sein, mit den sechzehn Schlachtschiffen, die doch nicht alle gleichwertig sind, ohne irgendwelchen Schaden zu nehmen oder durch unfreiwillige Aufenthalte zurückgehalten zu werden, die erste Hauptetappe in San Franzisko an der kalifornischen Küste zu erreichen. Maschinen

und Kessel haben zu diesem Erfolge zunächst beigetragen; sie haben auf allen Einheiten fehlerlos funktioniert, sind gut ausprobiert gewesen, wurden unterwegs in brauchbarem Stand erhalten und konnten dank der Tüchtigkeit der Mannschaft ihr Bestes hergeben, als ihnen zu guter Letzt ein kleines Mehr an Leistungsfähigkeit abverlangt werden mußte.

Es ist nun viel darüber gestritten worden und wird noch jetzt mit derselben Lebhaftigkeit kritisiert, ob und in welchem Umfange wohl der Troß, den Admiral Evans mit sich geführt hat, an diesen günstigen Ergebnissen beteiligt gewesen ist, und inwieweit sich daraus Erfahrungen für den Krieg herleiten lassen. An Troßschiffen führt das Geschwader mit sich ein Werkstätten-, ein Wasser- und ein Lazarettschiff, zwei Proviantschiffe und dazu siebenunddreißig Kohlendampfer, von denen neun Eigentum der Kriegsmarine, die übrigen gechartert sind. Von diesen Schiffen ist das interessanteste wohl das Werkstättenchiff, weil es mit Fragen in Verbindung steht, die gegenwärtig fast in allen Marinen diskutiert werden, aber noch nicht endgiltig gelöst sind. Es handelt sich um die Aufgaben, die einem solchen Schiff zufallen, und in welcher Weise es dementsprechend eingerichtet sein soll. Am zutreffendsten läßt sich wohl das Werkstättenchiff als ein Bindeglied zwischen Werk und Bordreparaturstelle bezeichnen, weshalb es so eingerichtet sein muß, daß es die subtilen Arbeiten, zum Beispiel an elektrischen Maschinen, Befehlsübermittlungsapparaten, Geschützen usw., ausführen kann. Unseres Wissens ist nur die englische Marine mit zwei diesen Bedingungen voll entsprechenden Schiffen, dem Cyclops und der Assistance, ausgerüstet, während die Amerikaner trotz der mit dem Vulkan im Kriege gegen Spanien gemachten Erfahrungen noch kein mustergiltiges Schiff dieser Art haben. Wenigstens kann dafür der Panther, den jetzt das Geschwader nach dem Stillen Ozean mit sich führt, nicht angesehen werden, denn er ist nur ein umgebautes älteres Handelsschiff von mittlerem Displacement und deshalb schon nach seinen Größenverhältnissen nicht für seine Bestimmungen ausreichend. Auch die beiden Proviantschiffe Culgoa und Glacier, die der Flotte beigegeben sind, gehören der Handelsmarine an und sind älterer Bauart. Aber hier sind die beiden großen Gefrierräume auf jedem Schiff und die darum geeigneten Kühlräume praktisch und modern gebaut, sodaß $\frac{1}{2}$ Million Pfund Fleisch und große Vorräte an Trockenproviant in ihnen Aufnahme finden können. Sehr reich ausgestattet ist die amerikanische Kriegsmarine mit eignen Kohlendampfern, und sie wird in dieser Hinsicht selbst von der englischen Flotte nicht erreicht. Von den fünfzehn vorhandenen Schiffen dieser Art begleiten, wie schon gesagt, neun das sich auf der Reise befindende Geschwader; sie können 26400 Tonnen laden, während die gecharterten achtundzwanzig Kohlenschiffe nach den einzelnen Stationen, an denen unterwegs halt gemacht wurde, zusammen 150901 Tonnen gebracht haben. Der Grund, warum die Amerikaner gerade der Frage der Kohlenversorgung schon im Frieden so hohen Wert beigelegt haben, ist vornehmlich in der weiten Ent-

fernung der atlantischen von der pazifischen Küste zu suchen. Sie sagen sich, daß bei etwaigen kriegerischen Verwicklungen eine schnelle Bereitstellung ihrer Seestreitkräfte im Stillen Ozean, so wie sie heute verteilt sind, bevor der Panamakanal fertig ist, so gut wie ausgeschlossen erscheinen muß, wenn nicht für auskömmlichen Bedarf an Kohlen in sachgemäßer Weise Vorsorgen getroffen sind. Dafür werden allerdings sogar die erwähnten fünfzehn Kohlendampfer nicht ausreichen und auch die diesmal dazu gemieteten achtundzwanzig Fahrzeuge nicht, sondern ein viel größerer Troß solcher Schiffe würde bei einem Kriegsmarsch die Flotte von einem Ozean zum andern begleiten müssen. Darüber sind sich wohl auch die amerikanischen Marinebehörden nicht im unklaren, ebensowenig was die übrigen Begleitschiffe anlangt, die schon der Zahl nach für den Mobilmachungsfall auch nicht annähernd den Anforderungen entsprechen. Allein an Lazaretttschiffen werden eins für je sechs bis acht große Schiffe gerechnet. Aber als Friedensversuch stellt sich die Beigabe der verschiedenen Troßschiffe zweifelsohne als sehr lehrreich hin, dazu angetan, auch andern Marinen Winke zu geben, was auf diesen im großen und ganzen wenig entwickelten Gebieten noch nachzuholen ist.

Außer mit diesen Betrachtungen beschäftigt sich namentlich die amerikanische Presse mit den Ergebnissen der vierzehntägigen Schießübungen, die das Geschwader in der Magdalenenbucht abgehalten hat. Die Hauptsache dabei ist, daß sich die Stagentürme ausgezeichnet bewährt haben sollen, namentlich auch dann, wenn zugleich mit den 20,3-Zentimeter-Geschützen in den obern und den 30,5-Zentimeter-Geschützen in den untern Türmen geschossen wurde. Diese Nachricht findet um so mehr Beachtung, als man in neuerer Zeit auch in Fachreisen Amerikas zu der Erkenntnis gekommen ist, daß die superimposed turrets mehr Nachteile als Vorteile haben. Sene werden hauptsächlich in der Hochlegung so schwerer Gewichte gefunden, sodann in der Gefahr, daß durch einen einzigen unglücklichen Treffer alle vier Geschütze eines Turmes außer Gefecht gesetzt werden können. Übrigens ist die amerikanische Marine die einzige, die diese Bauten aufweist, wohl der angeführten nachteiligen Umstände wegen. Sie fanden zunächst auf dem Kearfarge und der Kentucky Aufstellung, sind aber für die Neubauten der Vermont-, Mississippi-, Michigan- und Delawareklasse nicht mehr vorgesehen. Was sonst die Berichte über die günstigen Schießresultate, namentlich die hohen Treffprozente enthalten, läßt sich natürlich weder kontrollieren noch einwandfrei beurteilen, da alle nähern Angaben über Entfernungen, Größe und Beschaffenheit der Ziele sowie über die Witterungsverhältnisse fehlen.

Von einem sehr interessanten Versuch ist noch zu sprechen, den Admiral Evans in San Franzisko unternommen hat. Er ließ nämlich unter möglichster Beschleunigung durch zehn Panzer und sechs geschützte Kreuzer sechzehn Torpedobootszerstörer nach der Magdalenenbucht und zurück schleppen, zu dem Zweck, um festzustellen, ob die Zerstörer von den großen Schiffen auf lange

Strecken nachgeführt werden können, ohne daß dadurch deren Geschwindigkeit und Seetüchtigkeit wesentlich beeinträchtigt würde. Der gewöhnliche Kohlenvorrat der Torpedoboote reicht nur für eine Seereise von 2000 Meilen aus; unter eigenem Dampf würden deshalb die kleinen Fahrzeuge nicht einmal Honolulu, geschweige denn Manila erreicht haben können, ohne unterwegs von Kohlendampfern mit Vorrat versehen zu werden. Und die Kohleneinnahme auf hoher See stellt sich erklärlicherweise gerade für Torpedofahrzeuge besonders schwierig. Im Schlepptau der großen Schiffe dagegen würde ihr Kohlenvorrat vollkommen genügen, und die Kreuzer hätten dann ihren Bedarf in Honolulu ergänzen können. Dem Vernehmen nach haben die Erprobungen zu einem durchaus befriedigenden Ergebnis geführt, sodaß in der Tat ein Teil der Zerstörer nach der obigen Transportweise den Weg von San Franzisko nach den Hawaiiinseln zurückgelegt hat.

Mehr noch aber als für alle diese Einzelheiten der Übungsfahrt des atlantischen Geschwaders hat sich die öffentliche Meinung für den Bericht des Admirals Evans interessiert, der an den Marinesekretär gerichtet ist und die Gefechts Eigenschaften und dergleichen der ihm unterstellten Schlachtschiffe behandelt. Dieser Bericht verdient um so mehr Beachtung, als schon lange, bevor Einzelheiten daraus bekannt wurden, von Fachleuten sowohl wie von weniger berufenen Stellen aus allerhand Mitteilungen über die nachteilige Beschaffenheit der nach dem Stillen Ozean entandten Schlachtschiffe verbreitet wurden. Diese Ausstreuungen fanden namentlich in Laienkreisen viel Glauben und dienten als Basis für die Verbreitung der Ansicht im Lande, daß die großen amerikanischen Schiffsbauten, was ihren militärischen Wert anlangt, den Anforderungen nicht genügten und weit hinter denen anderer Marinen zurückstünden. In dieser Hinsicht hat Evans Bericht aufklärend und beruhigend gewirkt, denn wenn er auch aufdeckte, was verbesserungsfähig ist, so räumt er doch mit den Hiobsposten auf, die den wertvollsten Bestand der amerikanischen Flotte als nahezu kriegsuntüchtige Waffe hingestellt haben. Man kann auch sicherlich nicht den Einwand erheben, daß der Bericht nicht sorgfältig genug verfaßt sei, denn der Flottenchef schiebt ihm voraus, daß mehr als zweihundert Offiziere Mitarbeiter gewesen sind. Jeder Offizier vom Kommandanten abwärts, die Ingenieure, Zahlmeister, Ärzte, kurz alle, die mit der Fahrt und der Gefechtsbrauchbarkeit der Schiffe zu tun hatten, bekamen eine lange Reihe von Fragen zur Beantwortung. Diese Antworten wurden nach ihrer Prüfung durch den Kommandanten nach dem Flaggschiff geschickt und hier zunächst dem Schiffskonstrukteur Richard Robinson übergeben, der vier Tage vor der Abfahrt der Schlachtschiffflotte von Hampton Roads zum Connecticut abkommandiert worden war, um die erste Berichterstattung über die schiffstechnischen Erfahrungen während der Fahrt zu übernehmen. Mr. Robinson hat dann die ihm übergebenen Berichte aller Schiffe bearbeitet und daraus ein Urteil zusammengestellt, das von Admiral Evans nachgeprüft und

mit einigen Änderungen und Zusätzen versehen worden ist. Es geht über den Rahmen dieser Betrachtung hinaus, wollten wir die Urteile und Ansichten des damaligen Geschwaderschefs hier in extenso wiedergeben. Aber die Wichtigkeit der berührten Fragen und die hohe Autorität des amerikanischen Admirals lassen es doch geboten erscheinen, daß wir wenigstens die Sätze hier anführen, die die Panzerung betreffen, um die besonders viel gestritten worden ist, weil bis jetzt der genaue Text nicht vorlag: „Nach den Zahlen zu urteilen, so sagt der Admiral, die in verschiedenen Antworten von Offizieren in Kommandostellen enthalten sind, scheint es, daß ein besserer Schutz gewonnen würde, wenn die Panzergürtel ursprünglich 6 Zoll bis 1 Fuß höher gelegt worden wären, und zwar unter der Voraussetzung, daß der Kommandant vor einem Gefecht genügend Wasser in das Schiff einlaufen läßt, um den Gürtel bis ungefähr 18 Zoll von der Wasserlinie zu bringen. Aber auch das ist eine offene Frage, denn es ist bemerkt worden, daß selbst bei schwerer Ladung und in ruhiger bis mäßig bewegter See, wodurch diese Fahrt bisher begünstigt worden ist, alle die Schiffe häufig ihren ganzen Gürtel und ihre Bodenbeplattung vollständig bloßgelegt haben. Man muß sich vergegenwärtigen, daß selbst eine fünf- bis sechs-zöllige Granate (von denen eine große Anzahl vorhanden sein würde) schwere Schäden verursachen könnte, wenn sie unterhalb des Gürtels treffen würde, während andernfalls das Schiff an der Wasserlinie selbst bei ganz untergetauchtem Panzergürtel infolge des Kasemattpanzers und der Kohlen gegen alle mit Ausnahme der schwersten Geschosse gesichert ist. Tatsache ist, daß unter den Bedingungen, unter denen eine Seeschlacht ausgefochten werden könnte, ein Gürtel von acht Fuß Breite für sich allein betrachtet und einerlei, ob er nun etwas höher oder tiefer liegt, zu schmal ist, den gewünschten Schutz zu gewähren. Wie bekannt, ist bei den neuesten Schiffen diese Frage von geringerer Wichtigkeit, da der Zitadellpanzer nur einen Zoll dünner ist als der der Wasserlinie, und hinsichtlich dieser schon gebauten Schiffe ist man der Ansicht, daß, wenn die achtern Brücken entfernt und alle Gewichte, die beim Ausbruch eines Krieges ans Land gebracht werden, in Rechnung gezogen werden, das Schiff sich um 6 bis 12 Zoll aus dem Wasser heben wird, was nach der bestehenden Auffassung das höchste wünschenswerte Maß ist.“

Dem Bericht des Admirals Evans ist noch ein Anhang von Marinekonstrukteur R. S. Robinson über das Flaggschiff Connecticut beigelegt, worin es unter anderm heißt: „Was die vielerörterte Frage der Lage des Panzergürtels betrifft, so sind die Wetter- und Seebedingungen dieser Fahrt außerordentlich gut gewesen, aber selbst unter diesen Bedingungen wurde der untere Rand des Panzergürtels verschiedener Schiffe infolge des Schlingerns und Stampfens häufig sichtbar. Es scheint, daß der Panzergürtel jedenfalls nicht zu tief hinabreicht; eine Verletzung unterhalb des Gürtels würde viel gefährlicher sein als eine solche oberhalb davon, und eine Granate jeden Kalibers

kann Schaden verursachen, wenn der untere Rand des Panzergürtels bloßgelegt ist. Es hat sich gezeigt, daß die Ladebedingungen verschiedener Schiffe der Flotte ungewöhnlich waren, indem zum Beispiel das Reservespeisewasser von 30 Tonnen in verschiedenen Schiffen entgegen den Vorschriften bis zu 800 Tonnen betrug, dazu kommen ungewöhnlich viele Reserveteile, Übungsmunition usw. Es läßt sich kaum leugnen, daß es wünschenswert ist, einen möglichst breiten und dicken Panzergürtel zu haben. Dazu scheint ein Gürtel, der in der Höhe des untern Randes des jetzigen Gürtels beginnt, und der eine möglichst große Breite und Dicke erhält sowie genügenden Schutz der Türme und Geschützstellungen gewährleistet, ein zweckmäßiger Ausweg zu sein.“

Der erwähnte Bericht des Admirals Evans ist das letzte Werk seiner aktiven Diensttätigkeit gewesen. Sicherlich zu seinem eignen Bedauern, aber nicht weniger auch zum Leidwesen der Regierung, die es gern gesehen hätte, daß der verdienstvolle Geschwaderchef die mit so gutem Erfolg eingeleitete und bis an einen wichtigen Abschnitt geführte Fahrt bis zum Schluß geleitet haben würde. Aber Gesundheitsrückichten haben durch diese Wünsche und Hoffnungen einen Strich gemacht, sodaß Konteradmiral Sperry für den zweiten Teil der Reise den Oberbefehl übernehmen mußte. Es standen für die Fortsetzung zwei Wege zur Wahl. Der eine führte über die Kohlenstationen Sitka, Dutch Harbor und Kiska nach dem Norden Ostasiens, der andre über die Hawaiiinseln und Guam nach den Philippinen. Die erste, die nördliche der beiden Etappenstraßen, kam schließlich nicht näher in Betracht, erstens weil die hier vorhandnen Kohlenstationen nur für den Kreuzerrieg eingerichtet sind, und dann weil ihre Benutzung für den Fall eines etwaigen Konflikts mit Japan so gut wie gar nicht in Betracht kommen kann. Die Möglichkeit eines solchen Konflikts wird zwar von allen amtlichen Stellen fortgesetzt in Abrede gestellt, wie sie ja auch natürlich nicht die offizielle Veranlassung zu der Übungsfahrt gegeben hat. Aber das wird wenigstens stillschweigend zugegeben, daß auf dem Rückwege nach der Heimat die Route eingeschlagen und die großen Stützpunkte aufgesucht werden sollen, die, wenn einmal der Stille Ozean der Kriegsschauplatz sein sollte, dann die gegebne Richtung und die wertvollsten Hilfsstationen sein werden. So hat man am 6. Juli die Fahrt von San Franzisko nach Honolulu angetreten und hier einen zehntägigen Aufenthalt genommen, um die schon in der Ausführung begriffnen Befestigungen und die Pläne für die neuen Anlagen eingehend zu besichtigen. Die Gunst der Lage hatte die Union schon vor Jahren veranlaßt, die Gruppe der Hawaiiinseln militärisch so stark zu schützen, daß sie sich nach Vollendung der Befestigungen auch ohne Flottenhilfe mit Erfolg gegen feindliche Unternehmungen verteidigen können. Zuerst war mit den Werken zum unmittelbaren Schutz der Landeshauptstadt begonnen worden, und sie sind heute so weit vorgeschritten, daß die völlige Fertigstellung noch im Laufe dieses Jahres erwartet wird. Alsdann soll mit dem Ausbau von Pearl Harbor als Flotten-

basis ersten Ranges begonnen werden, nachdem das Repräsentantenhaus die dafür notwendigen Mittel im Etat von 1908/09 bewilligt hat. Die natürlichen Bedingungen für ein solches Unternehmen sind außerordentlich günstig. Der Hafen hat eine durchschnittliche Tiefe von sechzig Fuß und umfaßt eine Wasserfläche von zehn Quadratmeilen; er ist groß genug, sämtliche Flotten der Welt aufzunehmen. Bis auf eine verhältnismäßig schmale Öffnung von allen Seiten von Höhenzügen umgeben, bietet er geradezu ein ideales Gelände für moderne Befestigungsanlagen. Schiffe, die unter dem Schutze der Höhenzüge liegen, können von der See aus nicht gesichtet werden, und die Höhen sind so steil, daß die Heranschaffung schwerer Geschütze von der Landseite aus als ausgeschlossen angesehen werden kann, und überdies sind sie so hoch, daß der Hafen wirksam nicht beschossen werden kann. Auf diese Weise werden also die Hawaiiinseln in absehbarer Zeit ein vor der pazifischen Küste Nordamerikas vorgeschobenes starkes Bollwerk werden, mit dem Amerika um so mehr rechnen kann, sowohl für die Defensiv- als auch für die Offensiv-, als die Entfernung von San Franzisko nur 3895 Kilometer beträgt, während Yokohama 9121 Kilometer, also nahezu dreimal so weit entfernt ist.

Für die Weiterreise des Pazifikgeschwaders auf dem Wege nach der Heimat war von Honolulu aus zunächst der direkte Weg nach den Philippinen, dem zweiten großen Stützpunkt der Union im Stillen Ozean, ausersehen. Da kam die Einladung der australischen Regierung zu einem Abstecher nach Sydney und Melbourne dazwischen, der Admiral Sperry, wie wir eingangs gesehen haben, Folge geleistet hat. Der Empfang, den die Amerikaner in den großen Häfen des Commonwealth gefunden haben, hat den höchsten Erwartungen entsprochen, und in begeisterten Begrüßungsworten feiern die Behörden und die Presse hien wie drüben die Begegnung der befreundeten Nationen. „Kein anderer Staatenbund der Welt, so äußerte sich der australische Premierminister A. Deakin, hat mit dem amerikanischen so viele gemeinsame Züge wie die Commonwealth von Australien, und ich zweifle, daß man zwei andre Völker finden kann, die in engerer Berührung miteinander stehn oder imstande wären, mehr Nutzen zu ziehn als wir aus Maßnahmen, die die gegenseitigen Beziehungen noch immer enger gestalten könnten.“ Und die Washington Times schrieb dazu in bemerkenswerter Weise: „Die Fahrt nach Australien wird beiden, Japan sowohl wie England, eine Lehre sein. Sie wird wesentlich dazu beitragen, den Frieden im Stillen Ozean auf Jahre hinaus zu sichern, weil sie dartun wird, wie stark die Bande sind, die die neuen angelsächsischen Nationen am Rande dieses Ozeans miteinander verbinden.“

Nach dem australischen Zwischenspiel wird die Flotte wieder nordwärts dampfen und durch die Torresstraße nach den Philippinen fahren, wo sie Manila um die Mitte des September erreicht. Es folgt hier ein etwa sechswöchiger Aufenthalt zum abermaligen Abhalten von Schießübungen, für Refognoszierungsfahrten und vor allem zum genauen Erkunden aller der Anlagen

und Projekte, die von der Regierung im Einverständnis mit dem Parlament für Befestigungen auf den Philippinen entworfen und angenommen worden sind. Trotz aller Friedensbestrebungen und Versicherungen will die Union auf alle Fälle vorbereitet und gerüstet sein und unter keinen Umständen den wertvollen Inselarchipel freiwillig preisgeben, wie es namentlich in der japanischen Presse, wohl um einen Fühler auszustrecken, verbreitet worden war. Der kürzlich gefaßte Beschluß des Kongresses, Manila zu einer der stärksten Festungen in ganz Asien zu machen, und die Bewilligung von 28 Millionen Mark für diese Bauten sind die Antwort auf die Hoffnungen der nun wohl schwer enttäuschten Söhne aus dem Reiche der aufgehenden Sonne. Mit der Aufstellung der Pläne für die Befestigung der Philippinen sind die obersten Marine- und Militärbehörden in Washington in gemeinsamen Sitzungen seit einem halben Jahre unablässig beschäftigt gewesen. Es bestand zuerst bei den Marinefachmännern der Plan, die Subigbai, die etwas weiter nördlich als Manila liegt und einen ausgezeichneten Hafen bildet, zur Hauptflottenbasis für die Philippinen auszubauen. Die militärischen Sachverständigen machten jedoch geltend, daß die Verteidigung der Subigbai gegen einen Angriff von der Landseite her beinahe unmöglich sein und unter Umständen eine Truppenmacht von 100 000 Mann erfordern könnte. Daraufhin wurde dieser Plan aufgegeben, und es wurde beschlossen, Manila zum Hauptquartier des starken Geschwaders umzubauen, das die Vereinigten Staaten künftig ständig in den ostasiatischen Gewässern unterhalten wollen.

Der Kernpunkt der Befestigung der Bucht von Manila wird die außerordentlich günstig gelegene Corregidorinsel sein. Sie liegt in beherrschender Stellung gerade in der Mitte der Einfahrt zu der großen Bucht zwischen Cavite auf der einen und der Bataanhalbinsel auf der andern Seite.

Hinter ihr liegt noch eine Anzahl kleinerer Inseln, die Cabello-, Carabao- und Fraileinseln, die ebenfalls mit starken Verteidigungswerken versehen werden. Diese Werke zusammen beherrschen die Einfahrt in die Bai vollkommen auch dem stärksten Geschwader gegenüber.

Die Corregidorinsel soll sechs Batterien zehnzölliger Geschütze erhalten; die gebirgige Natur der Insel gestattet, die Batterien 500 Fuß über dem Meerespiegel anzulegen, was deren Angriffskraft noch bedeutend erhöht. Auf der Küste der Insel werden Werften, Kasernen, Magazine und Lazarette errichtet. Die Magazine werden mit den Batterien durch eine elektrische Bahn verbunden. Es ist schon bestimmt, daß die 25. Küstenartilleriekompagnie, die sich gegenwärtig in Fort Monroe (Virginien) befindet, die Besatzung der Corregidorforts bilden wird; ihre Ausreise nach Manila ist auf den 6. April nächsten Jahres festgesetzt.

Auch die kleinern Forts, zu denen die erwähnten innerhalb der Bucht liegenden Inselchen umgestaltet werden sollen, werden mit zehnzölligen Geschützen ausgerüstet; sie erhalten ferner kleinere Batterien von Schnellfeuer-

geschützen zum Angriff auf Torpedoboote, die etwa versuchen sollten, die Einfahrt in den Hafen zu erzwingen.

An allen geeigneten Punkten werden mächtige Scheinwerferposten errichtet, die es ermöglichen, jeden Punkt der Hafeneinfahrt nach Bedarf tageshell zu beleuchten. Das riesige Schwimmdock Dewey, das imstande ist, die Schlachtschiffe der Marine zur Reparatur aufzunehmen, wird von seinem jetzigen Standort in der Subigbai ebenfalls nach Manila gebracht werden. Das Marinearsenal in der Stadt Cavite an der Bucht südlich von Manila wird vergrößert und dem neusten Stande der Technik entsprechend mit allen Hilfsmitteln ausgerüstet werden, sodaß dort künftig alle Reparaturen, die für eine Flotte von zahlreichen großen Schiffen möglicherweise notwendig werden, ausgeführt werden können.

Ein Hauptvorteil der Bucht von Manila gegenüber der Subigbai ist, wie schon erwähnt worden ist, der, daß die Verteidigung gegen einen Angriff von der Landseite her weit leichter zu bewerkstelligen ist. Hinter Manila erstreckt sich ein verhältnismäßig schmaler Landstreifen, der mit einer Reihe starker Forts besetzt wird, zum Bahsee (der Lagune de Bay), einem großen, sich weit ins Landesinnere erstreckenden Binnensee, auf dem eine Anzahl kleiner Kanonoboote stationiert werden soll. Weitere natürliche Unterstützungsmittel für die Verteidigung Manilas bildet die sumpfige Natur des Geländes zwischen der Stadt und dem See; dieses ist außerdem mit sehr dichtem Unterholz bestanden, das dem Vordringen einer starken feindlichen Truppenmacht von der Landseite her große Schwierigkeiten in den Weg legt.

Es wird allerdings nicht verhindert werden können — das gibt man in offiziellen Kreisen zu —, daß die Japaner unter Umständen eine Truppenmacht von 100 000 Mann auf der Halbinsel Luzon landen können, um sie zum Angriff auf Manila vorzuschicken. Die jetzt in Angriff genommenen Befestigungswerke sind aber so geplant, daß sie diese Möglichkeit in Rechnung ziehen, und die Amerikaner glauben, daß sogar eine sehr starke japanische Armee mit Unterstützung durch die Flotte von der Seeseite her, wenn die neue Seefeste erst fertig dasteht, nicht imstande sein werde, Manila zu erobern. Besonders dann nicht, wenn erst die Absicht ausgeführt sein wird, ein ständiges Philippinengeschwader zu organisieren. Dieses soll nach den heutigen Plänen bestehen aus den vier Linienschiffen Kentucky, Illinois, Alabama und Rearfarge, die augenblicklich die vierte Division des auf der Übung begriffenen Geschwaders bilden, sowie aus den vier größten modernen Panzerkreuzern Washington, Tennessee, South Dakota und California. Für den Oberbefehl dieses Geschwaders ist der Nachfolger von Admiral Evans, Konteradmiral Sperry, in Aussicht genommen. Schon daraus geht hervor, daß dieser neue Verband nicht sofort ins Leben gerufen werden kann. Vielleicht aber tritt er zusammen, wenn nach der vorhin bekannt gegebenen Reiseroute des Übungsgeschwaders auf dem Rückwege von Yokohama und Amoy der Hafen von Manila zum zweitenmal angelaufen wird.

Zu diesem Zeitpunkt werden ja alle großen Aufgaben der Ozeanfahrt erfüllt sein, und Admiral Sperry könnte hier wohl für den letzten Teil der Reise den Oberbefehl ohne Bedenken einem jüngern Führer überlassen, um am Orte seiner spätern Tätigkeit zurückzubleiben und das wichtige Kommando seiner neuen Stellung zu übernehmen. In diesem Augenblick tritt dann auch die Lösung der Frage ein, die, man möchte sagen, schon gegenwärtig in aller Leute Munde ist und von den verschiedensten Standpunkten aus beurteilt wird: bleibt die jetzt auf der Fahrt begriffne Flotte im Stillen Ozean? Es sind ja viele, deren Ansicht dahin geht, die Regierung in Washington werde das starke Geschwader von jetzt achtzehn Schlachtschiffen in ständiger Bereitschaft an der kalifornischen Küste belassen, wolle aber diesen Entschluß erst im letzten Augenblick bekannt geben, um nicht vor dem Besuch in Japan Beunruhigung oder gar Mißstimmung zu erwecken. Andre sind entgegengesetzter Meinung und glauben, daß mit der erwähnten Neubildung des Philippinengeschwaders die Union im gegenwärtigen Augenblick den wichtigern Weg gehe, als durch dauernde Stationierung der ganzen großen Flotte in den Gewässern des Pazifik. Wir stehn auf dem letzten Standpunkt. Auf der Hand liegt ja, daß, wenn es die politische Lage erheischen sollte, die Regierung besser daran tun würde, das Geschwader an Ort und Stelle zu belassen, als es vielleicht bald nach erfolgter Rückkehr nach Hampton Roads abermals die dreimonatige Reise von einem Ozean zum andern antreten zu lassen. Aber von Gewitterwolken am politischen Horizont in Ostasien kann in diesem Augenblick ernsthaft nicht die Rede sein, allein schon aus dem Grunde, weil Japan, was immer auch dagegen gesagt werden mag, den Frieden dringend nötig hat, um sich von den schweren Wunden, die ihm der Krieg mit Rußland trotz aller Siege geschlagen hat, wieder aufzurichten und seine Finanzen in Ordnung zu bringen, nachdem wider Erwarten die russische Kriegsentschädigung ausgeblieben ist. Ein neuer Krieg, mit wem es auch sei, würde gegenwärtig in Japan höchst unpopulär sein. Also die politischen Verhältnisse können die amerikanische Regierung heute nicht abhalten, das Gros ihrer Seestreitkräfte zunächst einmal heimzubeordern. Dann soll sie es aber auch tun, denn die Mehrzahl der Schiffe, insbesondre die ältern, werden nach dieser Reise um die Welt einer gründlichen, zum Teil vielleicht sehr langwierigen Ausbesserung in den Heimathäfen der atlantischen Küste unterzogen werden müssen. Das könnte an der Westküste überhaupt nicht geschehn, und da sollte die Tatsache, daß weder Bremerton noch San Franzisko noch Portland oder San Diego, die einzigen vier Stützpunkte, die hier liegen, heute noch keine genügenden Werften und Dockanlagen zur Ausführung großer Arbeiten haben, mitbestimmend für den Entschluß sein, bis auf weiteres keinem zahlreichen Geschwader in diesen Gewässern ständigen Aufenthalt anzuweisen. Anders werden ja die Dinge liegen, wenn erst die geplanten Neuanlagen und Erweiterungsbauten, besonders in Bremerton und San Franzisko ausgeführt sein werden. Und noch ein weiterer Fortschritt wird getan sein, wenn der Ausbau der Flotte mehr gefördert ist, wenn der Michigan und South Carolina, die beiden Neubauten vom Delawaretyp

und die in diesem Jahre bewilligten beiden Schlachtschiffe Utah und Honduras, die unter größter Beschleunigung gebaut werden sollen, in Dienst gestellt sein werden. Dann ist ja so viel modernes Material an größten Schiffen vorhanden, daß nicht nur ein großes, selbständiges atlantisches Geschwader, sondern auch eine eigne pazifische Flotte vom größten Umfange ohne Schwierigkeiten gebildet werden kann. Und dieses wird in den erweiterten und befestigten Häfen nicht nur an der Westküste, sondern auch auf den Hawaii- und Philippineninseln Reparatur- und Zufluchtsstätten in ausreichendem Maße finden.

Aber auch wenn wir den nach unsrer Ansicht höchst unwahrscheinlichen Fall annehmen wollen, daß sich die politische Lage nach der Rückkehr der Flotte von ihrer Weltreise etwa zuspitzen sollte, liegt keinerlei Grund zu Besorgnissen für die Regierung vor. Denn inzwischen ist ja eine neue atlantische Flotte aus dem bisherigen Bestande durch den Zuwachs von drei Linienschiffen, zwei Panzerkreuzern und vielen kleinern Schiffen entstanden, die sofort die Ausreise von Hampton Roads aus nach dem Stillen Ozean antreten könnte und voraussichtlich kriegsbereiter sein würde als die nahezu ein Jahr ununterbrochen unterwegs und in Dienst gewesenen Schiffe der Großen Ozeanflotte, wenn man sie an der Westküste stationiert hätte.

Nach diesem kurzen militärisch-politischen Exkurse noch einmal zurück zu der heimreisenden Flotte, die von Manila aus nach Japan gehn wird und damit die letzte und wichtigste große Etappe ihrer Reise erreicht. Der Besuch soll nicht nur dafür gelten, sondern darf nach unsrer Ansicht auch als Beweis dafür angesehen werden, daß es augenblicklich keine diplomatische Streitfrage mehr zwischen den Kabinetten von Tokio und Washington gibt. Schon seit die japanische Regierung zu Beginn des Jahres neue Passvorschriften erlassen und die Auswanderung nach Kanada und Mexiko überhaupt untersagt hatte, war ein merkbarer Umschwung in der Stimmung der öffentlichen Meinung in ganz Amerika zu erkennen gewesen. Und als dann zahlenmäßig von den amtlichen Stellen nachgewiesen werden konnte, daß in der Tat die japanische Einwanderung gegenüber dem Vorjahre fast um den dritten Teil zurückgegangen war, da fand die Einladung an die amerikanische Flotte zum Besuche Yokohamas überall im Lande freudige Aufnahme und lebhafte Unterstützung, die mit zu ihrer Annahme geführt haben. Ob die Japaner nur aus Klugheit so gehandelt haben, unter dem Drucke einer unvermeidlichen Notwendigkeit, weil ihnen Australien mit einer gleichen Einladung zuvorgekommen war, wie die einen meinen, oder ob die Neugierde, die amerikanischen Schiffe kennen zu lernen, wie andre behaupten, das Motiv gewesen ist, wollen wir hier nicht näher untersuchen. Die Amerikaner werden sich ja wohl in dieser Hinsicht vollkommen darüber klar sein, daß den Japanern viel daran liegen muß, einen Einblick in die Schiffseinrichtungen usw. ihrer zum Besuch erscheinenden Gäste zu tun. Und sie werden auf der Hut sein. Dafür spricht auch eine Verfügung, die Admiral Sperry an die ihm unterstellten Geschwaderchefs angeblich schon erlassen haben soll, des Inhalts, daß die Schiffe während ihres Aufenthalts in

den japanischen Häfen bereitwilligst den Besuchern gezeigt werden dürften, aber „nur bis zu einem gewissen Grade“, daß also zum Beispiel die Einrichtungen für die Feuerleitung und Einzelheiten der Torpedoarmierung geheim zu halten seien.

Der Aufenthalt an der Küste Japans ist insgesamt auf zwölf Tage berechnet. Danach folgt noch ein kurzer Abstecher nach Amoy, um auch einer freundlichen Einladung der chinesischen Regierung zu entsprechen, und zurück geht es nach Manila, um hier die letzten Vorbereitungen für die direkte Heimreise zu treffen und die Schiffe auszuscheiden, die, wie wir vorhin berichtet haben, das zukünftige Philippinengeschwader bilden werden. Auf dem letzten Teile des Rückwegs sollen dann nur noch Colombo, Suez und Gibraltar aufgesucht und am 22. Februar 1909 die atlantische Küste wieder erreicht werden. Ein Besuch Englands, wie er in London lebhaft gewünscht wurde, unterbleibt demnach. Als Grund wird angegeben, daß dann der Besuch auch anderer europäischer Küstenländer nicht zu vermeiden gewesen wäre, wenn man nicht hätte unhöflich sein wollen, wodurch aber die Flottenfahrt ins Ungemessene hätte verlängert werden müssen.

Abgesehen von den vielen militärischen und politischen Erörterungen, die an die Weltreise der amerikanischen Flotte zu knüpfen sind, und von denen wir vorstehend ein knappes Bild gegeben haben, interessiert noch die Frage, wie hoch sich wohl die Gesamtkosten dieses großartigen Unternehmens belaufen werden. Die amtlichen Stellen in Washington haben hierauf erklärlicherweise noch keine abschließende Antwort geben können. Aber der Hinweis, daß sich für Kohlen allein der Anschlag auf etwa 21 Millionen Mark stelle, dürfte genügen, um zu zeigen, daß die Schlußrechnung ganz gewaltige Summen nennen wird.



Overbeck und Nietzsche



ernoullis Buch*) enthält eine Menge hübscher Charakterstizzen. Wir werden in Nietzsches bescheiden elegante, frauenhaft ausgestattete und mit Blumenduft parfümierte Wohnung eingeführt und dann in Jakob Burckhardts Studentenbude, wo man, auf Bücherstößen hockend, bei schlechtem Tabak und schwerem Rotwein über gelehrte Sachen urgemütlich disputiert. Wir werden mit dem lebenswürdigen jungen Freiherrn von Gerzdorff bekannt gemacht und mit der weniger angenehmen

*) Franz Overbeck und Friedrich Nietzsche. Eine Freundschaft. Nach ungedruckten Dokumenten und im Zusammenhang mit der bisherigen Forschung dargestellt von Carl Albrecht Bernoulli. Erster Band, mit Porträt und drei Beilagen. Jena, Eugen Diederichs, 1908. Siehe das 34. Heft der Grenzboten.