



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Weyer, Bruno: Englands Flottenrüstungen

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



Englands Flottenrüstungen

Von Bruno Weyer*)



Als Mr. Goschen, der Erste Lord der englischen Admiralität, im März dieses Jahres dem Parlament die Marineforderung vorlegte, 46 neue Schiffe und Fahrzeuge in Bau zu nehmen, das Flottenpersonal um 4900 Köpfe zu vermehren, eine Anzahl neuer Docks und Hafengebäuden in England, Gibraltar, Kapstadt und Mauritius und mehrere Kasernen und Ausbildungsschulen anzulegen, die Deckoffiziergehalte aufzubessern und sonstige neue Ausgaben mehr zu bewilligen, da wurde nicht nur alles ohne einen Abstrich bewilligt, sondern es wurden sogar Stimmen laut, die beklagten, daß die Regierung nicht noch mehr Schiffe verlange. Erst als daran erinnert wurde, daß noch 48 Schiffe im Bau seien, mit den neu bewilligten also sich nicht weniger als 94 Schiffe und Fahrzeuge in Arbeit befinden würden, ließ man sich beschwichtigen.

Diese neueste Flottenverstärkung ist nur einer jener Riesenschritte, mit denen England schon seit einer Reihe von Jahren planmäßig dem vorgesteckten Ziele der Unüberwindlichkeit zustrebt, wie folgender Rückblick zeigen wird.

Ende der siebziger Jahre begann sich in Frankreich und gegen Mitte der achtziger Jahre auch in Rußland eine stetige Zunahme im Kriegsschiffbau bemerkbar zu machen. In England, wo man nach alter Gewohnheit seine Flottenstärke nur nach der des nachbarlichen Rivalen jenseits des Kanals geregelt hatte und zwar so, daß man diesem an Zahl der Schiffe immer überlegen blieb, tauchte bei der deutlichen Hinneigung Frankreichs zu Rußland allmählich der Gedanke auf, daß sich die französische und russische Flotte einmal gegen die britische vereinigen könnte. Fachmännische Autoritäten verglichen die beiderseitigen Streitkräfte und wiesen darauf hin, daß das Inselreich gefährdet sei, denn seine Flotte

*) Kapitänleutnant a. D.
Grenzboten II 1896

sei einer verbündeten französisch-russischen nicht überlegen, und dahin müsse sie gebracht werden. *) Das in England wachgerufne Gefühl der Unsicherheit wurde noch dadurch vermehrt, daß man sich um diese Zeit (um 1882) wohl oder übel endlich hatte entschließen müssen, die eigensinnig beibehaltenen veralteten Vorderladegeschütze in der Schiffsartillerie aufzugeben und, wie es die Marinen der Festlandsstaaten längst gethan hatten, zu Hinterladegeschützen überzugehen. Die Herstellung des neuen Artilleriematerials und die Umarmirung der vielen Schiffe beanspruchte natürlich eine Reihe von Jahren. Inzwischen wuchs das Mißtrauen gegen Frankreich und Rußland mit der politischen Annäherung dieser beiden Staaten im Laufe der achtziger Jahre, und man wurde sich über die Unumgänglichkeit außerordentlicher Maßregeln immer klarer. Nachdem die Geschützgießereien einen großen Teil ihrer Arbeit bewältigt hatten, und nachdem hervorragende Staatsmänner, Offiziere und Private durch Wort und Schrift mit Hilfe des besten Theils der Presse das Volk über die Notwendigkeit einer großen Flottenvermehrung aufgeklärt hatten, entschloß sich die Regierung zu einem energischen Schritt.

Am 7. April 1889 brachte die Admiralität im Hause der Gemeinen einen Schiffsbauplan ein, der wegen seines Umfangs und der außerordentlich kurzen Zeit, in der er durchgeführt werden sollte, das größte Erstaunen, selbst in England hervorrief. Unter Hinweis auf die Zunahme fremder Flotten, besonders der französischen und der russischen, sowie auf die Ausdehnung des englischen Seehandels, forderte der als Naval Defence Act bezeichnete Entwurf die Bewilligung von 440 Millionen Mark zum Bau von 70 Schiffen, nämlich 10 Panzerschlachtschiffen, 42 Kreuzern und 18 Torpedobootsjägern. Diese sollten mit den um die Zeit noch in Ausführung begriffnen 43 Schiffen sämtlich bis zum 1. April 1894, also innerhalb von fünf Jahren fertig sein. Die Regierungsforderung wurde vollständig bewilligt, und alsbald entwickelte sich auf allen königlichen und privaten Werften eine fieberhafte Thätigkeit. Zum Erstaunen der ganzen maritimen Welt waren die 113 Schiffe bis auf fünf kleine Kreuzer dritter Klasse und vier Torpedobootsjäger zur festgesetzten Zeit (1. April 1894) vollendet, mehrere Fahrzeuge sogar schon in Dienst gestellt. Es war das eine Leistung der modernen Schiffbauindustrie ohne Beispiel, eine Leistung, die alle französischen und russischen Werften zusammen mit dem besten Willen und den größten Geldmitteln nicht hätten nachmachen können, da ihnen die reichen natürlichen und künstlichen Hilfsmittel des Inselreichs fehlen.

Während der fünf Baujahre des Naval Defence Act machte sich nun aber auch in Rußland und Frankreich, wie überhaupt in allen Seestaaten eine gesteigerte Pflege der Hochseeflotten bemerkbar, eine Bewegung, die schon Ende

*) Die englische Flotte zählte damals (nach englischen Quellen) alles in allem 383 Schiffe und Fahrzeuge, die französische Marine 191, die russische 185.

der achtziger Jahre begonnen hatte, nachdem die Torpedobootsgefahr durch Einführung neuer Schutz- und Trugwaffen in engere Grenzen zurückgewiesen und die großen Schiffe in ihr altes natürliches Recht als Träger der Entscheidung wieder eingesetzt waren. Diese Erscheinungen des lebhaftern Tempos im Flottenbau aller Nationen gaben der englischen Admiralität die Veranlassung, schon vor Ablauf der Ausführungsperiode der 70 Schiffsbauten des Naval Defence Act mit neuen Forderungen an die Volksvertretung heranzutreten.

Nach einem neuen Programm (kurzweg als The New Programm oder das Programm des Lord Spencer bezeichnet), verlangte die Regierung in den Jahren 1893, 1894 und 1895 zusammen noch 85 Neubauten, nämlich 10 Panzerschiffe, 25 Kreuzer und 43 Torpedobootsjäger, und sie erhielt sie alle bewilligt. Auch bei der Begründung dieser Forderungen wurde auf die Fortschritte der russischen und der französischen Flotte hingewiesen, deren Vereinigung die britische gewachsen bleiben mußte.

Dann folgte als letzte Stufe die eingangs erwähnte Neuforderung vom März 1896, die unter dem Eindruck der jüngsten politischen Vorgänge ebenfalls vollständig von der Volksvertretung gebilligt worden ist. Diese neue Rüstung wurde, amtlich zwar nur verblümt, in allen unamtlichen Reden aber ganz unverhohlen damit begründet, daß heutzutage die englische Seemacht nicht allein der französisch-russischen gewachsen sein müsse, sondern auch dem Bündnis einer dritten Seemacht mit beiden, wobei sehr offen auf Deutschland hingewiesen wurde.

Sonach bestehen die britischen Flottenrüstungen seit 1889 in folgenden Schiffsbauten:

| | | | |
|---|--------------------------|-------------|----------------------|
| 1. Am 1. April 1889 im Bau: | 5 Panzerschlachtschiffe, | 18 Kreuzer, | 9 Torpedobootsjäger, |
| 2. Schiffe des Naval Defence Act: | 10 | 42 | 18 |
| 3. Schiffe des New Programm: | 10 | 25 | 45 |
| 4. Im März 1896 bewilligt: | 5 | 13 | 28 |
| Summa: 30 Panzerschlachtschiffe, 98 Kreuzer, 100 Torpedobootsjäger. | | | |

Außerdem: 1 Torpedodepottschiff, 9 Kanonenboote, 1 Schulschiff. Von diesen Schiffen sind die unter 1 und 2 aufgezählten sämtlich, die unter 3 genannten größtenteils fertig, die übrigen, zusammen mit den unter 4 aufgeführten, werden bis spätestens zum Juli 1899 vollendet sein, sodaß sich die englische Marine in dem Jahrzehnt von 1889 bis 1899 über 230 Neubauten beschafft haben wird.*) Daß diese alle vor der festgesetzten Zeit fertig sein werden, daran ist bei dem fieberhaften Eifer, mit dem die englischen Rüstungen betrieben werden, und bei der bewundernswerten Schnelligkeit des englischen Krieges-

*) Außerdem besitzt die englische Marine noch gegen 60 früher gebaute Panzerschiffe, 70 Kreuzer, eine große Torpedobootsflottille und zahlreiche Transportschiffe, Jachten, Kanonenboote und Arbeitsfahrzeuge.

schiffsbaus nicht zu zweifeln. Die beiden Panzerschiffe erster Klasse Majestic und Magnificent z. B. konnten schon 22 und 24 Monate nach ihrer Kiellegung in Dienst gestellt werden. *)

Mit der Vermehrung des Flottenmaterials ist eine Erhöhung des Personalstandes in jährlichen Neuforderungen vor sich gegangen, sodaß das Flottenpersonal von 65400 Köpfen im Jahre 1889 auf 93700 Köpfe im Jahre 1896 angewachsen ist. Diese Vermehrung der Schiffsbesatzungen wird ohne Frage von Jahr zu Jahr mit dem Fortschreiten der im Bau befindlichen Schiffe noch fortgesetzt werden. Die Bemannungsfrage der englischen Flotte im Mobilmachungsfalle bildete einen der steten Angriffspunkte in der deutschen Tagesliteratur bei ihren jüngsten Kritiken über die englische Seemacht. Meist wurde dabei einfach erklärt, die englischen Schiffe könnten im Falle eines Krieges gar nicht besetzt werden. Thatsächlich hat auch die Personalfrage angesichts des riesenhaften Anwachsens der Schiffszahl in der englischen Marine Sorgen gemacht, und sie thut es zum Teil noch jetzt. Aber die in britischen Reden und Blättern hie und da noch auftauchenden Gedanken sind angesichts der seit über zwölf Jahren betriebnen Personalvermehrung von durchschnittlich 3500 bis 4000 Köpfen nicht mehr so ernst und überhaupt mit Vorsicht aufzunehmen. Die Klagen gehen von dem Gedanken aus, **) daß man auch für den Ernstfall nur aktive Marinemannschaften an Bord haben, also womöglich gar keine Reservisten einziehen möchte. Man hat dabei den doppelten Wunsch, erstens die Flotte stets in schlagfertigen, mobilem Zustande zu halten, und zweitens die Handelsmarine im Kriegsfalle unberührt von Störungen durch Entziehung von Mannschaften zu lassen. Die riesige Fischerei- und Kauffahrteiflotte bietet für den Notfall eine geradezu unerschöpfliche Fülle ausgezeichneten, leicht anzulernenden Personals, das in Verbindung mit dem aktiven Bestand der Flottenbesatzungen den Fall ausschließt, daß England seine Schiffe nicht alle bemannen könnte. Wenn darauf hingewiesen wird, daß die Besatzungen mancher englischen Schiffe während der großen Manöver nicht vollzählig gewesen seien, ***) so muß auch berücksichtigt werden, daß nicht nur ziemlich alle im Ernstfall für die erste Schlachtlinie bestimmten Schiffe dazu in Dienst gestellt waren, sondern auch schon viele für die zweite Schlachtlinie vorgesehnen Fahrzeuge, und daß die Besatzungen der

*) Die vier deutschen Schlachtschiffe erster Klasse von je 10000 Tonnen erforderten 4 bis 5 Jahre Zeit, und in der französischen und russischen Marine dauern die Bauzeiten gewöhnlich noch viel länger.

**) So z. B. auch die des Kapitäns zur See Lord Charles Beresford, der neuerdings für eine starke Vermehrung des aktiven Flottenpersonals Stimmung macht.

***) Wie z. B. im Jahre 1889, als in der Flottenschau bei Spithead über 100 englische Kriegsschiffe und Fahrzeuge, darunter mehr als 30 gepanzerte, vor dem deutschen Kaiser paradirten, und bei spätern Manövern.

Schulschiffe, sowie unterwegs befindliche Ablösungstransporte und manche Reserven für den Ernstfall noch verfügbar waren, ehe man genötigt gewesen wäre, zu außerordentlichen Maßnahmen durch Heranziehung der Handelsmarinemannschaften zu greifen. Was schließlich die Ausbildung und Tüchtigkeit der britischen Marineoffiziere und Mannschaften betrifft, so ist diese infolge des frühzeitigen Dienstantritts und der langen Seefahrzeit ganz vorzüglich. Die Disziplin ist gut, und durch das gesamte britische Flottenpersonal geht ein frischer, selbstbewußter und kriegerischer Geist. Auch die wegwerfende Beurteilung der meisten deutschen Zeitungen über die englische Schiffsartillerie ist unbegründet. Es ist ja richtig, daß die englische Marine erst seit dem Jahre 1882 endgiltig von ihren Vorderladefanonen zu Hinterladern überging. Als sie aber einmal beschlossen hatte, die neue Geschützart einzuführen, wurden auch keine Kosten gescheut, um die hunderte von Schiffen sobald als möglich damit zu versehen. Diese Umarmirung ist jetzt durchgeführt; die englische Flotte hat jetzt ein durchaus auf der Höhe der Zeit stehendes Artilleriematerial, das sich sogar durch frühzeitige Einführung schwerer Kaliber von Schnellladefanonen (bis zum 15-Centimeterkaliber) auszeichnet hat. Wenn man heute in deutschen Blättern lesen muß, daß die englischen Schiffe größtenteils veraltet und schlecht armirt seien und aus Mangel an Personal im Kriegsfalle nicht besetzt werden könnten, daß ferner die englischen Seeoffiziere und Mannschaften ungeübt seien, so sind das Urteile, die von einer sehr bedauerlichen Unkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse zeugen, ebenso wie das mit Vorliebe in letzter Zeit wieder angeführte Wort von dem englischen Weltreich als dem Koloss mit thönernen Füßen.*) Es wird immer auf die kleine Armee aufmerksam gemacht, die im Inselreich steht; dabei wird aber vergessen, daß sich diese in einer Stellung befindet, in der sie nur von einem Gegner angegriffen werden kann, der vorher die englische Flotte geschlagen hat. Die Flotte aber, deren Hauptmacht die sogenannte „erste Schlachtlinie“ bildet, schiebt diese hinaus bis an die feindliche Küste, um womöglich dort die Schiffe des Gegners vor ihrem ersten Auslaufen in ihren eignen Häfen einzuschließen, oder sie sobald als möglich nach dem Verlassen der Häfen zu vernichten. Außer dieser first line of defence wird eine zweite Schlachtlinie von Geschwadern im Kriegsfalle gebildet, die den Kanal bewacht, und eine dritte, die im Verein mit der Armee die Küsten zu schützen hat. Der Gedanke, ein oder mehrere Armeekorps zur Eroberung der großbritannischen Inseln vom Kontinent aus zu entsenden, wäre ein wagehalsiges Abenteuer, so lange nicht die englische Hauptflottenmacht geschlagen ist.

*) Die während der letzten Monate oft und laut genug aus allen britischen Kolonien erschollenen Kundgebungen der treuen Anhänglichkeit an das Mutterland dürften diese falsche Vorstellung hoffentlich zum Teil verwischt haben.

Englands Seemacht, mit der die britische Welt Herrschaft steht und fällt, befindet sich gerade jetzt in einem Stärkezustande, wie wohl kaum je zuvor nach einer so langen Friedensperiode. Das gilt nicht nur hinsichtlich der Zahl und Güte der Schiffe, ihrer Besatzungen und ihrer Bewaffnung, sondern auch hinsichtlich ihrer Organisation, in der ebenfalls seit den achtziger Jahren sehr wichtige Verbesserungen eingeführt sind. So wurden z. B. die Küstenwacht- und Reservedienstverhältnisse neu geregelt, eine besondere Abteilung zur Erkundung fremder Marinen, sowie zur Ausarbeitung der Mobilmachung in der Admiralität geschaffen, und seit längerer Zeit schon werden alljährlich große Geschwader mobilmachungsmäßig in Dienst gestellt, um anhaltende taktische und strategische Manöver größten Stils auszuführen.*) Und trotz aller Fortschritte und Vervollkommnungen rüstet Großbritannien unablässig weiter. Meist mit Überstunden und sogar in der Nacht wird in vielen Staats- und Privatwerften, Geschütz-, Panzer- und Maschinenfabriken des Inselreichs gearbeitet, um den vereinigten Flotten Deutschlands, Rußlands und Frankreichs überlegen zu werden und über die Welt zu triumphieren. Wer könnte angesichts solcher opferfreudigen, patriotischen Einmütigkeit dem britischen Volke seine Bewunderung versagen! Schon jetzt herrschen die 39 Millionen**) Engländer über mehr als 300 Millionen Menschen, und mit Riesenschritten nähert sich das britische Volk dem Ziele, die Herrschaft der Welt zu gewinnen, der unanfechtbaren Wahrheit Sir Walthers Raleighs folgend: Whosoever commands the sea, commands the trade, whosoever commands the trade, commands the riches of the world, and consequently the world itself.

Als Maßstab für die jeweilige Größe ihrer Seemacht galt der englischen Regierung nach der ruhmreichen Nelsonischen Zeit bis in unsre Tage herein die französische Flotte, der man stets gewachsen bleiben mußte. Wir haben gesehen, wie dieses Streben seit der Annäherung Frankreichs an Rußland dahin erweitert worden ist, den vereinigten Geschwadern Frankreichs und Rußlands überlegen zu werden, und schließlich, als die jüngste Zeit die Möglichkeit eines Dreibundes Deutschland-Frankreich-Rußland brachte, sogar dahin, die englische Seemacht so zu vergrößern, daß sie selbst gegenüber einer solchen Vereinigung die Herrschaft der See und damit die Welt Herrschaft behaupten könnte. Dies Ziel zu erreichen, sind die Engländer auf dem besten Wege, einerseits durch ihre gewaltigen eignen Rüstungen, andererseits infolge unsrer Gleichgiltigkeit. Und doch haben wir Deutschen den größten Schaden durch die weitere Ausdehnung des englischen Weltreichs zu befürchten: den Verfall unsrer eignen Weltmachtstellung und den Ruin unsers Volkswohlstandes durch den Verlust unsers

*) Ferner sind die Docks im Mutterlande und den Kolonien ebenso wie die Befestigungsanlagen beträchtlich ausgedehnt worden.

**) Deutschland hat 52 Millionen Einwohner!

Seehandels*), der viel bedeutender ist, als der Frankreichs und Rußlands zusammengenommen, und dessen wachsender Reichtum die Quelle des britischen Neides, der britischen Feindschaft gegen uns bildet. Frankreich und Rußland scheuen keine Mittel und Anstrengungen, um ihre Marinen auszubauen. Aber gegenüber den mächtigen englischen Rüstungen sind ihre Flotten zusammengenommen schon beträchtlich zurückgeblieben.

Wollen wir unsre westlichen und östlichen Nachbarn, unsre natürlichen Verbündeten in der gegen England gerichteten Weltpolitik und damit uns selbst nicht im Stiche lassen, so müssen auch wir so schnell als möglich und in größerm Umfange unsre Flotte verstärken, oder wir werden uns darein fügen müssen, daß England sein Ziel erreicht: die Seeherrschaft und die Weltbeherrschung mit all den verhängnisvollen Folgen, die sich daraus für die Zukunft Deutschlands und der Millionen von Deutschen im Auslande ergeben.



Die Vorbildung unsrer Kolonialbeamten



als deutsche Reich als solches ist ein alter, gefestigter Kulturstaat, dessen Bürger mit ruhigem Behagen den verworrenen Entwicklungsgängen unfertiger Staatengebilde zusehen können; als Kolonialmacht aber hat es alle Kinderkrankheiten zu überwinden, die den Anfänger auf dem heikeln Gebiete überseeischer und gar tropischer Besiedlung bedrohen. Das ist um so niederdrückender, als wir ursprünglich mit großem Siegesbewußtsein an die schwierige Aufgabe herangetreten sind, anscheinend vollkommen klar über die Fehler der ältern Kolonialvölker, außerdem mit der Bescheinigung dieser andern Völker in der Tasche, daß sich der Deutsche überall in ihren Gebieten als vorzüglicher Kolonifator erwiesen habe, endlich mit dem sichern Gefühle, daß wir es an Bildung und Menschlichkeit mit allen Bewohnern Europas aufnehmen könnten. Und nun folgt ein Mißgriff und ein widerwärtiger Skandal auf den andern. Während wir die Engländer und Holländer noch zu übertreffen hofften, sehen wir uns auf einmal in einer Reihe mit den Franzosen, deren mangelhafte Begabung für Kolonisation uns früher ein überlegnes Lächeln abnötigte, und dieselbe verständnislose Bürokratie, die alle französischen Bestrebungen verdorben und vereitelt hat, scheint auch der Fluch der deutschen Besitzungen werden zu sollen.

*) Sein Wert belief sich im Jahre 1893 schon im Verkehr mit Amerika, Asien und Australien, also abgesehen von Afrika, auf 1822 Millionen Mark und ist seitdem noch bedeutend gewachsen.