VOLLDAMPF VORAUS! Die FLOTTE MACHT MOBIL

Kriegszeit treu bereit für des Reiches Herrlichkeit ist das deutsche Heer, ein Vorbild für alle anderen Völker. Die langgestreckten Küsten aber der Nord- und Ostsee, die deutschen Kolonien und die acht bis neun Milliarden Handelswerthe, die jedes Jahr auf dem Meere schwimmen, wären allzu verwundbare Stellen, wenn Hohenzollernumsicht und Hohenzollernthatkraft nicht ein neues Gewaffen für Germanias Rüstung geschaffen hätte: die Marine.

Wenn es dem Deutschen Reiche bisher an einer kampfkräftigen Flotte gefehlt hat, so lag dies nicht an dem Mangel an seemännischer Begabung der Germanen. Im Gegentheil, die germanischen Vorfahren sind stets kühne und ausdauernde Seefahrer gewesen. Schon Tacitus berichtet, daß die Bataver und Kaninefaten die britannische Flotte 70 nach Christo vernichtet hätten. Auf welch' hoher Stufe der Schiffbau damals stand, zeigt das Kieler Wikingerschiff, welches im Nydammer Moor bei Schleswig gefunden wurde; es dürfte aus dem 3. Jahrhundert nach Christo stammen. Auch die Thaten der Angelsachsen und der Wikinger reden eine überzeugende Sprache. Trotz alledem hatte das heilige Deutsche Reich römischer Nation, dessen Scheinexistenz der erste Napoleon im Jahre 1806 ein Ende machte, keine Kriegsflotte. Die Hansa besaß eine bewaffnete Schutzflotte, die aber, unabhängig vom Reiche, eine Art Privatflotte war und das Erstarken Englands, Hollands, Dänemarks und Schwedens machte der hanseatischen Seemacht ein Ende.

Aber in der Mitte des 17. Jahrhunderts erschien eine wirkliche deutsche Kriegsflotte auf den Meeren, deutsch, weil sie Eigenthum eines deutschen Fürsten war, deutsch — aber nicht reichsdeutsch. Unter dem Drucke der politischen Lage schuf sich der Brandenburger eine ansehnliche und angesehene Seemacht. Friedrich Wilhelm, der große Kurfürst, bedurfte zur Bekämpfung Schwedens dringend einer Flotte. Das erste Geschwader, aus bewaffneten Handelsschiffen bestehend, richtete der zu Derfflingers Korps gehörige Oberst v. Hille 1657 aus. Etwa zwanzig Jahre später entwickelte sich aus den Kaperschiffen des Holländers Benjamin Raule allmählich die brandenburgische Kriegsflotte. Die brandenburgischen Schiffe haben die Unternehmungen des Heeres gegen Rügen und Schwedisch-Pommern aufs beste unterstützt und die Interessen ihres Herrn auch in fernen Gewässern vertreten. Unter Major von der Gröben und Kapitän Blank wurden sogar in Afrika Kolonien erworben. Schweden war diese Nebenbuhlerschaft zur See höchst unbequem; es zwang deshalb auch mit Hilfe seines mächtigen Bundesgenossen Frankreich den Großen Kurfürsten zum Verzicht auf seine Eroberungen an der Ostseeküste. Dies benahm dessen Nachfolgern die Lust zu derartigen Unternehmungen. Die Schiffe verfaulten, und die Kolonien wurden 1717 den Holländern verkauft. Schmerzlich hat Friedrich der Große im Kriege gegen Schweden eine Flotte vermißt, und seine Generale haben sogar versucht, eine solche zu schaffen. Aber die Zeit der schnell armirten Handelsschiffe, mit geworbenem Volk besetzt, war vorüber. Die vom Feldmarschall Ledwald aufgestellte kleine Flottille wurde von den schwedischen Schiffen 1759 vernichtend geschlagen. Zur Schaffung einer wirklichen Flotte fehlten dem Alten Fritz Friedensjahre und Geld. In den Kämpfen wider den großen Korsen hatte keiner der deutschen Staaten irgend nennenswerthe Seestreitkräfte. Vielleicht war dies kein Unglück, denn keiner der Staaten wäre imstande gewesen, eine wirklich mächtige Flotte zu schaffen, und die Geschichte lehrt mit unerbittlicher Gewißheit, daß bei den Kämpfen von Weltmächten die Flotten der kleineren Länder erobert oder zermalmt werden. So ergriffen die Franzosen Besitz von den holländischen Schiffen, und die Engländer zerstörten mitten im Frieden die Flotte der Dänen, die gerade groß genug war, ihre Besorgnis wachzurufen, und nicht schlagfertig genug, um widerstehen zu können. Am Schluß der napoleonischen Kriege erkannten wohl vereinzelte Männer die Wichtigkeit einer Seerüstung, zum Beispiel kaufte Preußen 1815 bei der Uebergabe von Neuvorpommern und Rügen sechs Kanonenschaluppen, aber noch war die Zeit für eine Seemacht nicht gekommen. Die Finanzen waren zerrüttet, das Heer mußte noch reorganisirt werden, und an der Spitze der deutschen Staaten stand noch die habsburgische Monarchie, die durch Ueberlieferung und Verwandtschaft mit ihren Seeinteressen nach dem Mittelmeer gewiesen wurde.

Erst als die politischen Gewitterstürme des Jahres 1848 über ganz Europa brausten, da erwachte das deutsche Volk zu dem Bewußtsein, daß es eine Flotte haben müsse, allein wie so mancher andere schöne Gedanke des Jahres 1848, wie der Einigungsgedanke, das Kaiserreich, die Parlamentsregierung, blieb auch dieser ein schöner Wunsch. Prinz Adalbert von Preußen befaßte sich mit der Anlage einer preußischen Flotte, die aber über das Anfangsstadium kaum hinaus kam und weder im dänischen noch im Bruderkriege 1866 konnte die kleine Preußenflotte Heldenthaten verrichten, aber man arbeitete unentwegt am Ausbau der Flotte weiter und bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges 1870 konnte man den französischen 55 Panzerschiffen und 284 ungepanzerten Kriegsschiffen zwar nur drei Panzerfregatten, sechs Korvetten und etliche Dampfkanonenboote gegenüberstellen, die aber haben sich mit Ehren behauptet. Auf ein einheitliches Einsetzen der Flotte war verzichtet worden, aber hier und dort kam es zu gelungenen Kreuzerunternehmungen. Einfluß auf den Verlauf des Krieges hatten sie nicht, aber sie zeigten wenigstens den Geist, der in der kleinen Marine herrschte. Hierher gehört der nächtliche Handstreich der Glattdeckskorvette „Nymphe" unter Korvettenkapitän Weichmann gegen die blockirenden drei französischen Panzerschiffe in der Nacht des 22. August vor Danzig; hierher gehört der Angriff der kleinen „Grille" unter Korvettenkapitän Graf von Waldersee auf die feindliche Vorhut bei Rügen; hierher gehört der Kampf des Kanonenbootes „Meteor" unter Kapitänleutnant Knorr mit dem französischen Aviso „Bouvet". Diesem kleinsten der deutschen Auslandschiffe war es vergönnt, sich gegen den herausgeforderten Gegner auf dem Kampffeld zu behaupten, wenn es auch infolge einer vorübergehenden Maschinenhavarie mißlang, die Flucht des schwerverletzten Gegners auf neutrales Gebiet zu verhindern. Als die beispiellosen Erfolge des Heeres die französische Regierung nöthigten, sich über See vom Auslande mit Waffen und Kriegsvorräthen versorgen zu lassen, bot sich eine gute Gelegenheit zum Kreuzerkrieg hinter der Front des Feindes. Auf Veranlassung des Chefs der Marinestation der Ostsee lief im Oktober 1870 S. M. S. „Augusta", die schnellste der Glattdeckskorvetten, aus. Sie wurde von Korvettenkapitän Weichmann geführt, der bisher die „Nymphe" befehligt hatte. Die Ueberraschung gelang: zwei Schiffe mit Kriegskonterbande wurden genommen und ein Regierungstransportdampfer in der Gironde-mündung in Brand geschossen; dann freilich wurde der Kreuzer von weitüberlegenen feindlichen Streitkräften in den neutralen Hafen von Vigo getrieben und dort blockirt. Der moralische Eindruck dieses Vorgehens war größer als der materielle Erfolg. Die wenigen im Ausland befindlichen Kreuzer waren langsame veraltete Schiffe ohne jeden Gefechtswerth und wurden bald durch französische Panzerkreuzer in neutralen Häfen bewacht.

Der große Krieg hatte deutlich gezeigt, daß man ohne Seestreitkräfte nicht mehr auskam, und so ging man an den weiteren Ausbau der Flotte, die nun wieder eine deutsche war. In der Verfassung vom 16. April 1871 heißt es: „Die Kriegsmarine des Reiches ist eine einheitliche, unter dem Oberbefehl des Kaisers." Nach dem Friedensschluß übernahm Prinz Adalbert die Leitung der Marine nicht mehr. Durch eine Kaiserliche Kabinettsorder vom 31. Dezember 1871 wurde das Marineministerium in eine Kaiserliche Admiralität umgewandelt, die auch mit den Befugnissen des bisherigen Oberkommandos ausgestattet wurde und so zugleich die oberste Kommando-, Verwaltungs- und technische Behörde der Marine war. Prinz Adalbert war 1870 zum Generalinspekteur der Marine ernannt worden, hat aber als solcher bis zu seinem am 6. Juni 1873 erfolgten Tode keinen wesentlichen Einfluß mehr ausgeübt.

Zum Chef der Admiralität wurde Generalleutnant Albrecht v. Stosch bestimmt, da nach keiner der Seeoffiziere die Vorbildung und Diensterfahrung besaß, um einen derartigen Posten bekleiden zu können. General v. Stosch verfügte nicht nur über große Erfahrungen im Verwaltungsdienst, sondern war auch bei großer persönlicher Arbeitskraft ein trefflicher Menschenkenner, der es verstand, die höchste Arbeitsleistung zu erzielen und dabei die Freudigkeit im Dienste aufrecht zu erhalten. Zwölf Jahre lang stand dieser hervorragende Mann an der Spitze der obersten Marinebehörde. Was er während dieser Zeit für die innere Entwicklung der Marine geleistet hat, wird gekennzeichnet einerseits durch den Flottengründungsplan von 1873, anderseits durch die Denkschrift vom 1. Juli 1883. In der ersten finden wir folgende Stelle: „Die Machtentwicklung des Deutschen Reiches hat die im Auslande lebenden Deutschen wieder zu Deutschen gemacht." Welch' stolzes Wort! Im allgemeinen baute sich der Flottengründungsplan von 1873 auf dem von 1867 auf, brachte jedoch finanziell eine Mehrforderung von 63,6 Millionen Thalern; sollten doch bis 1882 vorhanden sein: 8 Panzerfregatten, 6 Panzerkorvetten, 7 gepanzerte Monitors, 2 Panzerbatterien, 20 Kreuzer, 6 Avisos, 18 Kanonenboote und 28 Torpedofahrzeuge.

Und nun folgte unter Stosch und später unter Caprivi die neue deutsche Reichsflotte systematisch entwickelt; sie legten den Grund zu der Marine, die in ihrer raschen Entwickelung den Neid, den Haß und die Furcht Englands weckte, zu der Marine, die als Schutz des ausgedehnten deutschen Welthandels zur Nothwendigkeit geworden war, die vom Kaiser nie als eine Drohung gegen England, sondern als Schutz für Deutschland aufgefaßt wurde. 1888 schloß der greise Heldenkaiser Wilhelm seine Augen für immer. Seinem Herzen hat erklärlicherweise das Heer immer am nächsten gestanden; er hatte es reorganisirt und in drei siegreichen Kriegen geführt. Trotzdem ist auch dieser Herrscher stets von der Nothwendigkeit einer Flotte überzeugt gewesen. Das Personal zählte bei seinem Tode 15,480 Köpfe, davon 534 Seeoffiziere. Das Schiffsmaterial bestand aus 13 Panzerschiffen, 14 Panzerfahrzeugen, 8 Kreuzerfregatten und 10 Kreuzerkorvetten, 5 kleinen Kreuzern, 5 Kanonenbooten, 6 Avisos, 10 Schulschiffen und 9 besonderen Fahrzeugen, dazu die Torpedoboote. Die kurze Regierungszeit Kaiser Friedrichs III. hat auf die Marine keinen besonderen Einfluß ausgeübt, und wir kommen daher gleich zur Regierung Wilhelms II. Dieser Fürst sagte in seiner ersten an die Marine gerichteten Order, daß ihn seit seiner frühesten Jugend lebhaftes und warmes Interesse mit der Marine verbunden habe. Aber es war mehr als Interesse, es war der politische Weitblick, der den Herrscher schon lange erkennen ließ, daß Deutschland aus der Stellung der Kontinentalmächte herausgetreten sei und daß ihm eine Flotte „bitter noth thue"! Vom ersten Regierungstage an hat Kaiser Wilhelm alles gethan, was geeignet war, die Marine zu fördern, und man kann sagen, daß die Geschichte ihm recht gegeben hat. Am 15. Juni 1888 hatte Kaiser Wilhelm II. die Zügel der Regierung ergriffen, und bereits am 5. Juli wurde General

TORPEDOBOOTE bei STÜRMISCHEM WETTER.

GEFECHTSMÄSSIGES SCHIESSEN.

UNTERRICHT Der SCHIFFSJUNGEN.

v. Caprivi der Wunsch erfüllt, in die Armee zurückzutreten. Ein Seeoffizier, Graf Monts, wurde mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Chefs der Admiralität beauftragt. Diese Behörde wurde jedoch schon am 1. April 1889 aufgelöst und in Kommandoangelegenheiten durch das Oberkommando der Marine, in Verwaltungsangelegenheiten durch das Reichsmarineamt ersetzt. An der Spitze der ersteren Behörde stand der kommandirende General, an der Spitze der zweiten der Staatssekretär. Zum kommandirenden Admiral wurde nach dem im Januar 1889 erfolgten Tode von Monts der Vice-Admiral Freiherr v. d. Goltz, zum Staatssekretär Konter-Admiral Heusner und zum Chef des neugebildeten Marinekabinetts Kapitän zur See Freiher v. Senden-Bibran ernannt, der diesen Posten siebzehn Jahre lang innegehabt hat. — Ein schweres Herzleiden zwang Admiral Heusner, 1890 in den Ruhestand zu treten, sein Nachfolger wurde Konter-Admiral Hollmann. Bereits Graf Monts brachte zum Ausdruck, daß die Marine nicht rein defensiv vor den Häfen, sondern auf hoher See kämpfen sollte, indem er in dem Etat von 1889/90 die vier Linienschiffe der „Brandenburg"-Klasse forderte. Die Entwickelung der Typen der deutschen Schlachtschiffe erfolgt von diesem Zeitpunkt ab in gleichmäßig fortschreitendem Aufbau. Während des Zeitraums von sieben Jahren, in dem Admiral Hollmann als Staatssekretär die Marine-Interessen im Reichstag vertrat, hielt sich der Marine-Etat so ziemlich auf derselben Höhe von wenig über achtzig Millionen Mark. Da noch vielerlei Nebenzwecken genügt werden mußte, so kam es auch in dieser Zeit nicht zu einem recht frischen Vorwärtsschreiten im Ausbau der deutschen Schlachtflotte. Der Reichstag hatte sich fast daran gewöhnt, aus jedem Etat diese oder jene für einen Neubau geforderte Rate zu streichen, ohne sich wohl über die nachtheiligen Folgen so recht klar zu werden. Selbst die nothwendigsten Ersatzbauten wurden theilweise gestrichen; die unerwünschte Folge war eine erhebliche Verzögerung in der Gesammtentwickelung. Schiffspläne lassen sich nicht schnell entwerfen; sie kosten nicht nur viel Zeit, sondern auch viel Geld, und angesichts der ablehnenden marinefeindlichen Haltung der Volksvertretung scheuten sich die Konstrukteure, Pläne und Kostenvoranschläge für neue Schiffe auszuarbeiten. Theilweise lagen die Schwierigkeiten auch in der neuen Organisation. Die militärischen Anforderungen und die Erwägungen über technische Materialfragen greifen fast überall ineinander ein, und so war es schwer, eine vollkommene Scheidung von Kommando- und Verwaltungsbehörden durchzuführen. Jedenfalls besaß die Marine beim Ausscheiden Hollmanns, 1897, außer den vier „Brandenburg" und acht Küstenpanzerschiffen nur minderwerthiges Material. Als Ersatz für ein veraltetes Linienschiff war allerdings „Kaiser Friedrich III." im Bau. Unter den Kreuzern waren auch viel werthlose Schiffe. Achtunggebietend war nur der Bestand an Torpedofahrzeugen; von diesen waren zehn Torpedodivisionsboote und hundert Torpedoboote vorhanden.

Das Jahr 1890 brachte ein für die Zukunft des Reiches und vor allem der Marine überaus wichtiges Ereignis; durch Vertrag vom 18. Juni dieses Jahres trat England die Insel Helgoland an Deutschland ab, das dafür seinerseits seine Ansprüche auf das reiche Sultanat Witu fallen ließ. Gewiß, der Preis war hoch, die Insel ragt aber trotzdem aus der Nordsee empor wie ein Denkmal für Hohenzollernweitblick. Die englischen Zweifler, die da fragen: Haben wir dies kleine Eiland nicht zu theuer bezahlt? sollten sich doch nur die andere Frage vorlegen: Was bedeutete es jetzt, wenn im Hafen von Helgoland englische Torpedo- und Unterseeboote lägen, bereit zum sofortigen Auslaufen? Wahrlich, die Kosten, die aufgewendet wurden zur Sicherung und Befestigung der Insel, stehen in keinem Verhältnis zu dem Schaden, den ein englisches Helgoland Deutschland zufügen könnte.

Am 15. Juni 1897 trat Kontre-Admiral Alfred Tirpitz an die Stelle des Marineministers Hollmann; er hat die Geschäfte des Reichsmarineamtes seitdem ununterbrochen geführt, und die deutsche Kriegsflotte, wie sie heute besteht, diese Flotte, die sich in dem jetzigen Kriege mit Ehren gegen die an Zahl weit überlegene englische behauptet hat, darf man als sein Werk rühmen.

Der Bestand der deutschen Marine am 1. Januar 1914 war wie folgt: Linienschiffe 33 (im Bau 7), Panzerkreuzer 13 (im Bau 4), geschützte Kreuzer 29 (im Bau 6), Kanonenboote 138 (im Bau 17), Unterseeboote 28. — Sogenannte Dreadnoughts besitzt die deutsche Flotte 17.

Dieser in den letzten zwanzig Jahren geschaffenen deutschen Flotte hat England entgegenzustellen: 59 Linienschiffe, 43 Panzerkreuzer, 58 geschützte Kreuzer, 185 große Torpedoboote, 69 Unterseeboote. — Die englische Dreadnoughtflotte umfaßt 29 Schiffe.

Sachverständige behaupten, daß Englands Mehr an Schiffen durch die deutsche Luftflotte, die Kriegs-Zeppeline, ausgeglichen werde und daß die verhältnismäßig kleine Küste Deutschlands der deutschen Flotte eine Konzentration eher ermögliche als der englischen. Und nun, nach dieser gedrängten Geschichte der deutschen Flotte wollen wir uns der Mobilmachung dieses anderen Armes der Landesvertheidigung zuwenden.

Die Mobilmachung der Flotte soll im Allgemeinen gleichzeitig mit der des Landheeres erfolgen. Verfassungsmäßig besteht zwischen beiden kein Unterschied.

Die Zahl Derer, die die Mobilmachung von 1870 mitgemacht haben, wird von Jahr zu Jahr geringer. Im Heer kann ab und zu eine Stichprobe auf die Bereitschaft gemacht werden, indem man einzelne Truppentheile mobil macht; bei der Marine kann nur eine Gesammtmobilmachung ergehen, ob die Friedensberechnungen richtig sind. Eine solche kostet aber nicht nur viel Geld, sondern würde auch zu einschneidend in das ganze wirthschaftliche Leben des Volkes eingreifen. Die rechtzeitige, wohlgelungene Mobilmachung ist aber der halbe Sieg. Deshalb muß, wo die praktische Erprobung nicht möglich, die theoretische Erwägung besonders sorgfältig vorgenommen werden.

Ein großer Theil der Marine, die Hochseeflotte mit den wichtigsten Torpedobootsund Unterseeboots-Verbänden, ist freilich immer auf dem Kriegsfuß.

Diese Schiffe und Fahrzeuge sind stets innerhalb weniger Stunden gefechtsbereit. Wenn die Zeit vorhanden ist, werden noch alle Vorräthe, vor Allem auch die Kohlen aufgefüllt, unter Umständen Munition ersetzt oder Schußübungsmunition gegen Kriegsmunition ausgetauscht und noch einige Vorbereitungen getroffen, die man als Manöver „Vorbereitung zu Klar Schiff" ausführt. Hierbei werden alle Gegenstände, die wohl dem guten Aussehen oder der Wohnlichkeit und Bequemlichkeit dienen, ohne für den Kampf erforderlich zu sein, von Bord gebracht, dienstliche und private Sachen ohne Unterschied. Der Schmuck der Kammern und Messen an Bildern und Vorhängen verschwindet, ebenso alle Apparate, Einrichtungen, Boote, die nur zur Friedensausbildung gebraucht werden, besonders wenn diese Gegenstände Splitter erzeugen können oder brennbar sind. Dann werden Verbandplätze an verschiedenen Theilen des Schiffes aufgeschlagen, Alles wird zur Bekämpfung von Feuer-, Gas- und Lecksgefahr vorbereitet; Hilfmunitionsdepots werden angelegt, Geschütze, Torpedos, Minen werden untersucht; die Seitengewehre geschliffen, die scharfe Handwaffenmunition wird ausgegeben.

Die zweite Kampfeslinie bilden die Reservefloette mit den Reservetorpedobootsverbänden. Theilweise sind diese Schiffe und Fahrzeuge auch im Frieden besetzt; Munition, Vorräthe, Kohlen sind an Bord, die Gefechtsbereitschaft läßt sich in kurzer Zeit herstellen. Für diejenigen Stellen an Bord, die nicht mit aktivem Personal der Marinetheile am Lande besetzt werden können, werden die ersten eintreffenden Reservisten verwendet, die schon im Frieden auf diesen Schiffen geübt haben. Für die wichtigsten Posten sind Reservisten vorgesehen, auf deren baldiges Eintreffen man mit einiger Sicherheit rechnen kann. Zu der Reservefloette gehören zur Zeit in Kiel Schiffe der „Kaiser"-, in Wilhelmshaven solche der „Brandenburg"-Klasse, denen selbstverständlich eine entsprechende Anzahl von Kreuzern zugestellt werden wird. Die Ausbildung auf solchen „Reservedivisionen" wird in der Weise gehandhabt, daß stets ein „Stammschiff" in Dienst ist, das gleichzeitig den Kern der Besatzung von einem bis drei außer Dienst gestellten Schiffen ausbildet. Im Kriegsfall behält dieses Stammschiff nur einen Theil seiner Besatzung; die übrigen Mannschaften gehen als „Stamm" auf die vorerwähnten Schiffe.

Die Reservistenübungen werden dann gleichzeitig als kleine Mobilmachungsproben ausgenutzt, sie geben Gelegenheit, die Kriegsfertigkeit der Marinetheile an Land, der Reservedivisionen und der Kaiserlichen Werften wenigstens in einzelnen Theilen zu prüfen. Die Auffüllung durch Reservisten bereitet keine Schwierigkeit, da Deutschland infolge der kurzen Dienstzeit über eine große Personalreserve verfügt.

Wie in allen Marinen giebt es auch in der deutschen eine Anzahl Schiffe, die nicht in den ersten Tagen eines Krieges in Dienst gestellt werden können. Hierher gehören zunächst alle diejenigen Schiffe und Fahrzeuge, welche größeren und zeitraubenden Wiederherstellungsarbeiten unterworfen sind. Zweitens rechnet man in diese Klasse die Schiffe, die besonderen Kriegswerth nicht mehr haben, denen man aber doch noch an einzelnen Stellen einen Posten von geringerer Wichtigkeit anvertrauen kann. Solche Fahrzeuge waren zum Beispiel die jetzt theilweise aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichenen Panzerkanonenboote der „Insekten"-Klasse, wie „Mücke", „Biene" oder „Hummel". Schiffe, die im Frieden nicht mehr in Dienst gestellt werden, belasten nur den Etat durch ihre Instandhaltungskosten, es ist deshalb mit Freuden zu begrüßen, wenn sie zum Verkauf gelangen. Dieses, im Interesse des Staatssäckels jetzt stritt durchgeführte Verfahren bringt freilich für unsere Nation im Kriegsfalle eine gewisse Ehrenpflicht mit sich. Die Forderungen der Marine, darüber sind sich alle Fachleute einig, sind trotz ihrer stattlichen, absoluten Höhe nur das Allernothwendigste. Im Kriegsfalle wird aber noch manches „wünschenswerth" sein. Da müssen dann kluge Köpfe und energische Geister mehr als bisher einspringen, um schnell das zu schaffen, was ein reicheres Volk sich schon im Frieden hätte bereitstellen können. Einzelne Beispiele von solchem aufopferndem Handeln von Privatpersonen finden sich schon in der Vorgeschichte der deutschen Marine: Die Flotten und Flottillen des Großen Kurfürsten und Friedrichs des Großen, das Unterseeboot Bauers, die Minensperre von Werner v. Siemens. Aber viel mehr noch hätte geschaffen werden können. Vor Port Arthur sind Handelsschiffe im Minenkrieg und zur Sperrung des Hafens, zum Angriff und bei der Vertheidigung benutzt worden. Auch in die Flotte der Vereinigten Staaten wurden 1897 eine ganze Reihe Handelsschiffe den Kriegszwecken dienstbar gemacht. — Die Mobilmachung der Küstenbefestigungen unterscheidet sich nicht von der der Festungen an der Landgrenze. Hinzu tritt nur die Sperrung der Einfahrten zu den Häfen. Diese kann verschiedenartig bewirkt werden, und zwar durch Minenfelder, Torpedobatterien, durch Schwimm- oder Versenksperren. Die Minen wieder können entweder automatisch arbeiten oder sie werden von der Küste aus elektrisch gezündet; letzteres sind die sogenannten Beobachtungsminen. Das Gefühl des gegenseitigen Mißtrauens und der Unsicherheit ist neuerdings so stark geworden, daß einzelne Staaten, unter anderen England, es sich vorbehalten, auch schon in Frieden solche Kriegsmaßnahmen durchzuführen und die Sperre zu jeder beliebigen Zeit auszulegen.

Im Kriegsfalle gilt es dann ferner, Vorkehrungen zu treffen, die ein Sperren der eigenen Hafeneinfahrt durch den Feind verhindern. Der Feind kann versuchen, die Sperrung auszuführen durch Versenken der Einfahrt mit Minen oder durch Versenken von Schiffen. Beide Arten sind von den Japanern im letzten Kriege angewendet worden, die letztere Art auch von den Amerikanern bei San Jago de Cuba 1898, der berühmte Versuch to cork the bottle, das heißt den flaschenförmigen Hafen, in dem die spanische Flotte lag, durch Versenken eines Handelsschiffes ganz zu verschließen, ein Versuch, der übrigens mißglückte, da Hobson die „Merrimac" nicht so versenkte, daß sie den Spaniern die Ausfahrt versperrte. Der Torpedobootsangriff und ein Theil der Minenunternehmungen der Japaner sind bekanntlich geglückt. Unbemerkt gelegte Minen sind furchtbare Gegner; wiederum lassen sich entdeckte feindliche Minenfelder leichter wegräumen als versenkte Dampfer. Hier kommt es natürlich ganz auf die Art des Versenkens und auf die Art der Ladung an, die man den Schiffen gegeben hat. Es giebt Ladungen, die außerordentlich schwer wegzuräumen sind.

Im Kriege versucht man, dem Feinde die Navigation an den eigenen Küsten nach Möglichkeit zu erschweren. So wurden zum Beispiel 1904 die Leuchthürme der Russen an der ostasiatischen Küste gelöscht, ihre Seezeichen eingezogen oder verlegt, um die Japaner irrezuführen. Das gleiche thaten die Spanier 1897 in den Philippinen und in Westindien; und dasselbe ist auch im jetzigen Kriege geschehen.

Für die Bucht von Manila war von den spanischen Behörden Lotsenzwang angeordnet, — obgleich — was sich später herausstellte — gar keine Minen ausgelegt waren. Solche Maßnahmen können zwar das Vordringen des Feindes nicht dauernd verhindern, wohl aber verzögern.

Hier möge auch auf eine Kriegsmaßnahme hingewiesen werden, an der allerdings das Heer im gleichen Maße interessirt ist wie die Flotte: die Ueberwachung der Presse. Vaterländisch denkende Blätter werden sich schon zu Zeiten politischer Spannung große Zurückhaltung auferlegen in betreff aller Nachrichten über die eigenen Streitkräfte. Da man aber nicht überall das nöthige Verständnis, vielleicht auch nicht überall den guten Willen voraussetzen kann, so muß im Kriege eine Zensur einsetzen. Vorbildlich war hierin im letzten Kriege die japanische Presse, sie verschwieg zum Beispiel den Untergang eines Panzers monatelang — man behauptet, daß die Engländer schwere Verluste ihrer Flotten bis jetzt geschickt zu verheimlichen wußten.

Ist die Mobilmachung ausgesprochen, so werden die Marinereserven eingezogen. Wieviele in den ersten Stunden oder Tagen eintreffen, läßt sich nur in runden Zahlen schätzen, da ja der größte Theil der Leute in Ausübung des Seemannsgewerbes auf dem Wasser schwimmt. In den Marinegarnisonen angekommen, werden sie von besonders gebildeten Kommissionen geordnet und zu denjenigen Marinetheilen an Land oder an Bord geschickt, die zunächst kriegsbereit sein müssen. Die Vorarbeiten für diese Vertheilung werden von den Marinetheilen an Land gemacht. Sie sind, infolge der vielen Spezialisten, die ähnliche oder gleiche Bezeichnungen führen, ungemein schwierig.

So soll es zum Beispiel vorgekommen sein, daß auf einem Reservedivisionsschiff ein eingezogener Meistersmaat der Reserve, der ein Boot repariren sollte, sich als ehrsamer Schuster entpuppte, der nur Schuhe, aber keine Kutter flicken konnte. Es war dies ein verzeihlicher Fehler, da alle Handwerker (Zimmerleute, Schuster, Schneider) des Unteroffizierstandes „Meistersmaate" genannt werden. — Sobald die Besatzung eines Reserveschiffes einigermaßen vollzählig ist, beginnt dessen kriegsmäßige Ausrüstung.

Die auch für die Marine zulässige Einstellung von Kriegsfreiwilligen gewinnt besondere Bedeutung für die Auslandsschiffe, wo einzelne ortskundige Leute von großem Werth sein können. Der Kommandant eines Auslandsschiffes muß mit Beginn der Mobilmachung darauf rechnen, daß die Kabelverbindung mit der Heimath gestört wird. Sowohl im russisch-japanischen, wie im spanisch-amerikanischen Kriege wurden von den Angreifern die feindliche Kabel gleich bei Beginn des Krieges unbrauchbar gemacht. Anderseits wird vielleicht der, der die See beherrscht, sich mit Beginn der Feindseligkeiten Kabel nach dem Operationsgebiet legen. Jetzt treten funkentelegraphische Großstationen theilweise an Stelle von Kabeln. Die Durchführung der letzteren Maßnahme hat Deutschland in gewisser Hinsicht unabhängig vom englischen Kabelneg gemacht. Durch Einführung der „tönenden Löschfunken" war es möglich, eine Verbindung auf 5000 Kilometer und mehr herzustellen.

Von einschneidender Wirkung auf den Gang der Mobilmachung wird für alle Marinen die Friedensdislozirung sein. Kriegsschiffverbände sind leicht beweglich. Für die kriegführenden Mächte ist es natürlich von großer Wichtigkeit, wo und in welchem Zustande sich die Hochseeflotte beim Beginn des Krieges befindet. Sie kann mit fast erschöpften Bunkern bei Island manövriren oder sie kann auch völlig kampfbereit in der Nordsee liegen. Früher neigte man allgemein dazu, bei der Friedensvertheilung der Seestreitkräfte große Rücksicht auf die Kolonien und Handelszentren zu nehmen. Jetzt haben alle größeren Seemächte ihre Hauptkampfesmittel an den eigenen Küsten versammelt. Hier ergeben sich aber nach der militärgeographischen Lage für die verschiedenen Völker verschiedene Bedingungen. Frankreich zum Beispiel hat zwei Seefronten, die Südfront im Mittelmeer und die Nordfront im Atlantischen Ozean sowie im Kanal. Für erstere kommen als Gegner Italien und Oesterreich, für letztere Deutschland in Betracht. Nach Lage der Dinge müßte also Frankreich sein Geschwader verschieden theilen. Für Deutschland kommt, solange Rußlands Seemacht gebrochen ist, in erster Linie die Nordsee in Frage. Deutschland ist durch die Lage seiner Küste gezwungen, alle seine Streitkräfte vereinigt zu halten.

Einen gewissen Einfluß auf den Gang der Mobilmachung wird stets die Jahreszeit ausüben. So ist es, um ein Beispiel herauszugreifen, für die Kriegsbereitschaft der französischen Flote von größter Bedeutung, wo zur Zeit des Kriegsausbruchs sich die Fischerflotten befinden, die durchweg von Marinereservisten besetzt sind. Von 86,000 Fischern Frankreichs befinden sich in den Monaten März bis September jeden Jahres allein 14,000 bis 15,000 auf hoher See. Auch für Deutschland ist es von Einfluß, ob im Sommer oder im Winter mobilisirt wird.

Die einzelnen Staaten haben je nach ihren Wehrgesetzen und je nach ihrer volkswirthschaftlichen Lage gänzlich verschiedene Grundbedingungen für ihre Mobilmachung. Einige Seevölker haben eine große Material- aber kleine Personalreserve. Die ersteren werden es sich angelegen sein lassen, so schnell als möglich ihr Personal zu ergänzen, die letzteren werden nach Vermehrung ihres Materials streben.

Fassen wir aus dem bisher Gesagten die für die deutsche Marine geltenden Gesichtspunkte kurz zusammen, so finden wir: Deutschland verfügt über große Personalreserven, die es ermöglichen, daß auch die Reserveflotte in verhältnismäßig kurzer Zeit mit in der Schlacht eingesetzt werden kann. Der Werth des Seehandels ist ein großer; die bloße Vertheidigung der Küsten bedeutet also schon einen dauernden und ungeheuren Verlust, der vielleicht größer sein würde als der einer Schlacht, die unter allen Umständen auch den Gegner schädigen würde.

Wenn man wiederum den Schluß aus diesen vorgenannten Betrachtungen zieht, so kommt man zu der Ueberzeugung, daß die Vorbedingungen für das Gelingen einer Marinemobilmachung ein gesunder Flottenbauplan ist. Wehe dem Lande, das seine Küsten nur vertheidigen will mit Torpedo- und Unterseebooten und mit Panzerschiffen, die nicht allererster Klasse sind, sondern nur „beinahe dasselbe leisten". Der russische Fregattenkapitän Semenoff, der in allen drei für sein Vaterland so verhängnisvollen Seeschlachten gekämpft, schrieb bei seiner Rückkehr aus japanischer Gefangenschaft, in die er schwerverwundet gefallen war, in sein Tagebuch: „Wird man in Rußland eine Lehre aus der bitteren Erfahrung ziehen und eine wirkliche Marine schaffen? Oder wird man weiter nur werthlose Schiffskörper konstruiren? In letzterem Falle heißt es, den Dienst verlassen! Denn wozu sich anstrengen, nur um einem neuen Tsushima entgegenzugehen?"

Ganz ähnliche Worte könnten von spanischen Seeoffizieren angeführt werden, die unter dem Eindruck der Katastrophen von Cavite und San Jago ihre Warnrufe ertönen ließen. — Wer könnte sich solchen unendlich ernsten Mahnungen verschließen? Deshalb soll Deutschland doppelt zufrieden sein, daß Dank der Einsicht des obersten Kriegsherrn und infolge des fruchtbaren Zusammenarbeitens von Volksvertretung und Fachleuten eine Marine geschaffen wurde, die zwar nicht dazu dienen kann, die Welt mit einem Eroberungskrieg zu überziehen, wohl aber dem Lande den Frieden und den Wohlstand jahrzehntelang erhalten hat, die jetzt die überlegene englische Flotte von der Blockirung und erst recht vom Angriff der deutschen Küste abhalten kann, die — wenn es zu einer Seeschlacht kommen sollte, sicherlich mit Ehren bestehen wird.

Fregattenkapitän v. Schönberg.

Die Türken erflehen den Sieg der Deutschen. Nach einer politischen Korrespondenz aus Konstantinopel zugehenden Meldung werden in allen dortigen Moscheen Gebete für den Sieg der österreichischen und deutschen Armee veranstaltet. Das sei, bemerkt die Politische Korrespondenz, ein höchst bedeutsamer Vorgang; denn es ereigne sich zum ersten Male in der Geschichte des Ottomanischen Reiches, daß Muselmänner in ihren Gotteshäusern für den Sieg christlicher Völker beten.

— Die Bastardella hat ihre hohen Triller und Passagen mit einem 5gestrichenen H geendet.